DAS SIGNAL

INFORMATIONSDIENST FÜR MODELLEISENBAHNARTIKEL UND MODELLBAU

ZENTRALES WARENKONTOR
MÖBEL UND KULTURWAREN BERLIN

MDN 1,- Nr. 16/1966 . JAHRGANG 6

Eisenbahn-Kuriositäten

*

Auf dem großen Gebiet der Eisenbahn fehlt es von jeher nicht an Witz und Wunderlichkeiten. Manche merkwürdigen Erfindungen und Gedanken aus der „guten, alten Eisenbahnerzeit", die uns modernen Menschen von heute ein gewisses Lächeln abzwingen, wurden tatsächlich durchgeführt. Einige wirklich kuriose Eisenbahngeschichten konnte ich durch Zufall in einem alten Annaberger Wochenblatt aus dem Jahre 1900 (!!) entdecken, die ich hier auszugsweise zum besten gebe. Es ist bekannt, daß die „oldtimer" Loks hinsichtlich ihrer Schwächen und Primitivitäten oft der Anlaß mancher Spöttelei waren. Dabei gab es noch viel primitivere Traktionsarten für Züge, die heute kaum glaubhaft erscheinen. Man lese und staune! Um die Jahrhundertwende gab es in Japan nahe der Küste von Atami bis Odawara **eine Schmalspurbahn,** deren Lokomotive aus **einem halben Dutzend Kulis bestand!** Diese **zwölfbeinige Muskelmaschine** schob durch Hinterhertrampeln und zum Teil durch Ziehen mit Seilen einen mit Passagieren besetzten Drei-Wagen-Zug die Steigung hinauf. Auf der Höhe angelangt, sprangen die Kulis affenartig irgendwohin zur Seite, die Bremsen wurden vorher angezogen, die Passagiere, denen es schwach wurde, schlossen die Augen und mit schauerlicher Schnelligkeit sauste die Eisenbahn bergab, bis sie auf der Küstenstation von selbst anhielt. Unglücksfälle sollen selten oder nie vorgekommen sein.

K. W . . .

Aus dem Inhalt:

Modelleisenbahn in der VR Polen	I. Lelek
Kritisch-Optimistisch	S. Schubert
Kleine Tips – große Wirkung	
Bau einer V 75 in TT	K. Weber
Ungarische Modellbahnfreunde verwenden Kunststoffe	K. Schlobohm
Der Reko-Wagen in TT	W. Hesse
Steckbriefe	K. Weber
N-Spuranlage mit Automatik	Siebeneicher
An unsere Leser	
Der SVT 18.16.02	B. Brettschneider
Unterschied zwischen Bw und Raw	K. Schlobohm
TT-Großanlage in Leipzig	K. Weber
Alle Mann auf Tauchstation	W. Müller
Hobbyfachteil	
Gummimotor-Flugmodelle	K. Seeger
Schriftenreihe für Typensammler	Birnbaum / Voigt
Neuerscheinungen	R. Kilz
Baubesprechung	Neugebauer

Fotos: Bruncel, Hesse, Kilz, Lelek, Müller, Seeger, Weber

Redaktionsschluß: 20. Dezember 1965

Lizenzträger: Zentrales Warenkontor Möbel und Kulturwaren 108 Berlin 8, Friedrichstraße 154

Chefredakteur: Rainer Kilz, Niederlassung Kulturwaren Leipzig

Herausgeber: ZWK Möbel und Kulturwaren Berlin

Verlag: Eigenverlag

Lizenzgeber: Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik
Lizenznummer: 606

Druck: Richard Borrmann KG, Görlitz

Mit der redaktionellen Bearbeitung beauftragt:
GHG Möbel – Kulturwaren – Sportartikel
Niederlassung Kulturwaren
701 Leipzig 1, Berliner Straße 65

Sämtliche Post, die den Informationsdienst betrifft, erbitten wir an die Anschrift der GHG Leipzig zu senden.

MODELLEISENBAHN IN DER VR POLEN

Artykuły politechniczne kształcą młodziez i starszych

Polska staje się krajem coraz bardziej uprzemysłowionym. Z tego też względu zarówno szkoły jak i władze przywiązują wielką wagę do wychowania politechnicznego. Właśnie w województwie katowickim, sercu przemysłowym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, wychowanie politechniczne młodzieży jest jednym z zasadniczych celów, realizowanych z coraz to większym pożytkiem przez szereg organizacji społecznych i młodzieżowych. W kształceniu politechnicznym, niewątpliwą rolę posiadają różnego rodzaju artykuły modelarstwa kolejowego, które z uwagi na swoją, atrakcyjność interesują nie tylko młodzież i dzieci, ale również i osoby starsze. Hobby modelarstwa kolejowego na terenie więc całego kraju, zwłaszcza jednak w województwie katowickim, zatacza coraz szersze kręgi i zyskuje z każdym dniem nowych zwolenników. Można to wywnioskować z dużego popytu na wszelkiego rodzaju kolejki i artykuły modelarskie. Dużo osób dochowało się już wcale pokaźnego zbioru kolejek, uczestnicy we wszelkiego rodzaju pokazach czy też konkursach.

W polsce najbardziej znanymi dotychczas w dziedzinie modelarstwa kolejowego są kolejki systemu H0, TT i N.

Najbardziej znaną jest kolejka typu H0 z uwagi na występowanie w sklepach dużej części artykułów uzupełniających do niej jak: dworce, nastawnie, zapory itp. Popularna jest także u nas kolejka systemu TT, nie można jednak do niej otrzymać zawsze w normalnej sprzedaży poszukiwanych części uzupełniających.

Ostatnią natomiast rewelacją jest nowa kolejka systemu N, z uwagi na swój mały rozstwa osi – 9 mm. Jej poularność związana jest ściśle z praktycznością tej kolejki.

Szczupłość pomieszczeń mieszkalnych w nowym budownictwie ogranicza bowiem możliwości rozstawiania stałych plakiet modelowych w mieszpaniach. Rozstaw osi kolejek systemu N o 9 mm, umożliwia więc jej rozstawianie w prywatnych mieszkaniach, bo zajmuje tylko około ¼ miejsca, którą normalnie zajmują kolejki systemu H0.

Szkoda jednak, że pozą pierwszymi dostawami kompletów tych kolejek składających się z lokomotywy „Diesel" z 3 wagonami towarowymi, nie ma u nas jeszcze dalszych typów wagonów i lokomotyw N. Klienci – hobbyści modelarstwa kolejowego pytają np: o zwrotnice, skrzyżowania i dodatkowe szyny, jednak nie ma ich jeszcze w sprzedaży. Kolejkom systemu N wrózy się u nas w kraju wielkie wzięcie z uwagi nie tylko na omówioną wyżej praktyczność zastosowania, ale również z uwagi na stosunkowo przystępną jej cenę.

Jest prawdą, że modelarstwo kolejowe w naszym kraju nie jest tak rozpowszechnione jak np: w NRD czy też sąsiedniej Czechosłowacji. Jednak szczególnie ostatnio robi się na tym odcinku wiele i z dużym pożytkiem. W województwie katowickim na przykład czynione są starania i wysiłki o jeszcze szersze zainteresowanie tym prak-

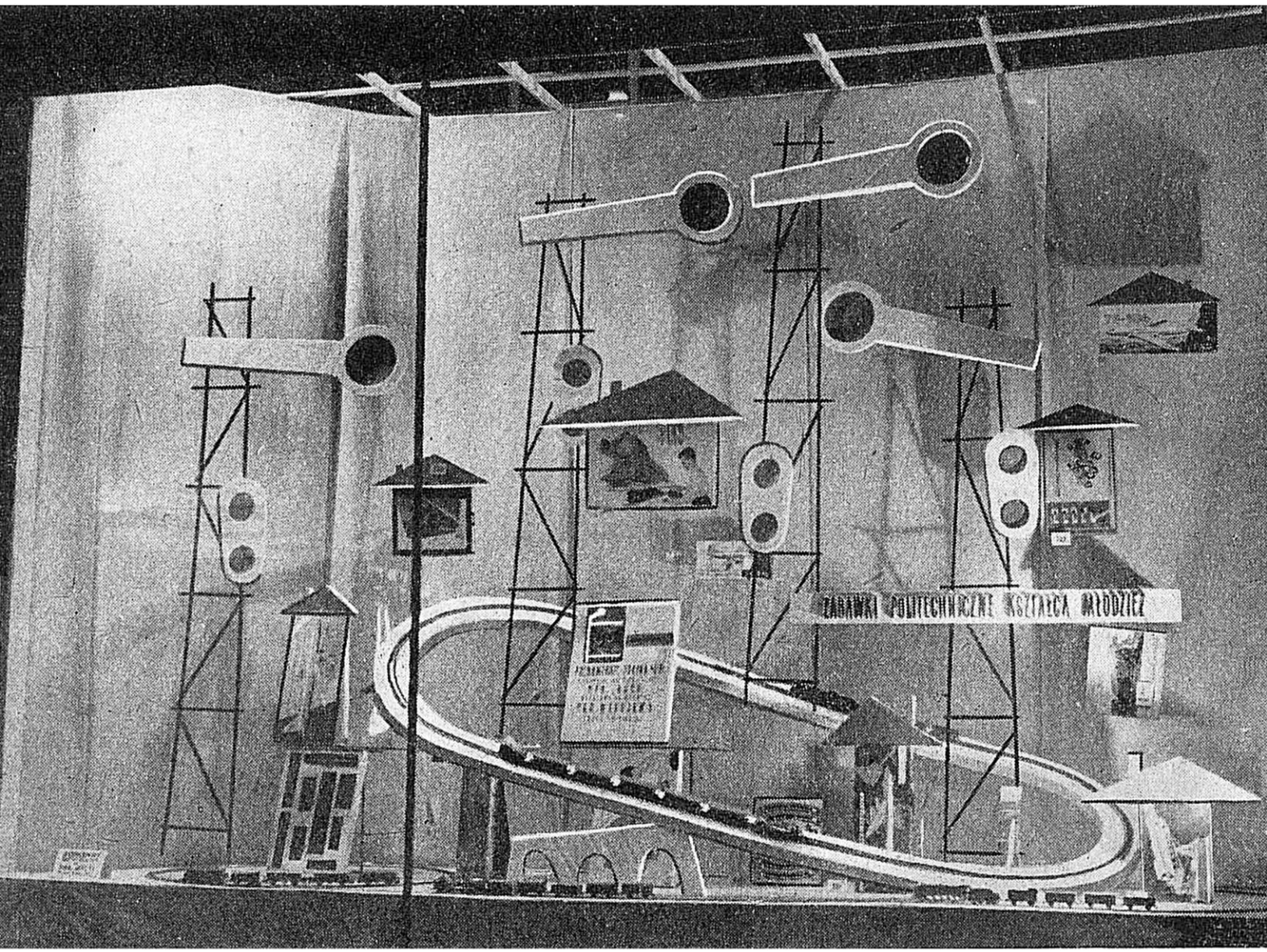
tycznym hobby zarówno dzieci, młodzieży jak i starszych. Kluby przyfabryczne, katowicki znany w kraju i poza granicami Pałac Młodzieży, również podjął w ramach swojej działalności wysiłki zorganizowania pracy hobbystów modelarstwa kolejowego. Popularne natomiast pismo w kraju – miesięcznik „Modelarz" ogłosił na swoich łamach apel o zgłaszanie się chętnych dla powołania specjalnej organizacji modelarstwa kolejowego, a więc podobnej aka istnieje w NRD.

Warto tutaj nadmienić, że kwartalnik „Das Signal" jest już znany w Polsceichętnie wykorzystany. Od roku 1966, zgodnie z zapowiedziami, będzie on dostępny na zasadzie prenumeraty rocznej za pośrednictwem Biura Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" i stanie się niewątpliwie tak znany, jak prenumerowany już przez kluby i indywidualnych hobbystów miesięcznik „Der Modelleisenbahner".

Rozpowszechnienie kwartalnika „Das Signal" powinno przede wszystkim przyczynić się do stałego zapoznawania wszystkich zainteresowanych nowościami produkcyjnymi z dziedziny modelarstwa, a więc aktywnie oddziaływać na popyt, a tym samym na kierunki importu artykułów politechnicznych.

Wszystkim tym wysiłkom prześwieca naturalnie jeden zasadniczy cel a więc coraz większa politechnizacja młodzieży i społeczeństwa związana ściśle z kierunkiem gospodarczym, realizowanym na codzień w naszym kraju.

(mgr Jan Lelek)



Polytechnische Artikel bilden die Jugendlichen und die Erwachsenen

Die Volksrepublik Polen wird immer mehr ein Industrieland.

Aus diesem Grunde legen sowohl die Schulen als auch die Regierung einen großen Wert auf die polytechnische Erziehung. Gerade in der Wojewodschaft Katowice, im Herzen der Industrie Volkspolens, ist die polytechnische Erziehnug eines der grundsätzlichen Ziele, die mit immer größerem Nutzen von einer Reihe Gesellschafts- und Jugendorganisationen in den Vordergrund gestellt wird. Bei der polytechnischen Ausbildung spielen zweifellos Artikel des Modelleisenbahnwesens verschiedener Art eine bedeutende Rolle, die auf Grund ihrer Anziehungskraft nicht nur Kinder und Jugendliche, sondern auch Erwachsene interessieren. Das Modelleisenbahn-Hobby wächst demnach im gesamten Lande an und gewinnt mit jedem Tag neue Anhänger. Man kann das aus der starken Nachfrage nach den Modellen wie auch nach den Modellbauartikeln schließen. Viele Menschen besitzen bereits bedeutende Modelleisenbahn-Sammlungen und nehmen an verschiedenen Ausstellungen und Wettbewerben teil.

In der VR Polen sind auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens bisher die Modellsysteme H0, TT und N bekannt. Das meistbekannte ist das Modell H0 und zwar aus dem Grunde, weil für dieses Modell in den Geschäften viele Ergänzungsteile angeboten werden, wie z. B. Bahnhöfe, Weichen, Bahnübergänge u. a. Sehr bekannt ist bei uns auch das Modell „TT", man kann dazu aber nicht immer Ergänzungsteile bekommen.

Das letzte, Aufsehen erregende, ist das Modell „N", und zwar wegen seiner nur 9 mm großen Spurbreite. Die Beliebtheit dieser Modelleisenbahn bezieht sich hauptsächlich auf das Praktische. Die Knappheit der Wohnräume im modernen Wohnungsbau begrenzt die Möglichkeit einer Daueraufstellung der Eisenbahn. Die Spurbreite von 9 mm bei dem Modell „N" ermöglicht das Aufstellen der Eisenbahn auch in Privatwohnungen, da diese nur ¼ vom Raum, den die H0-Modelle in Anspruch nehmen, beansprucht. Es ist sehr schade, daß bei uns außer der ersten kompletten Lieferung dieser Eisenbahn, aus einer Diesel-Lokomotive und drei Güterwagen bestehend, noch keine weiteren N-Wagen bzw. N-Lokomotiven zu bekommen sind. Die Kunden, Modelleisenbahn-Liebhaber, fragen nach Weichen, Kreuzungen und zusätzlichen Schienen. Diese befinden sich noch nicht im Handel. Die N-Eisenbahn wird bei uns zu Lande eine große Beliebtheit finden, nicht nur in bezug auf das Praktische, sondern auch wegen des relativ günstigen Preises. Es ist eine Tatsache, daß das Modelleisenbahnwesen bei uns noch nicht in diesem Grade verbreitet ist wie z. B. in der DDR oder in der benachbarten Tschechoslowakei. Aber besonders in der letzten Zeit wird auf diesem Gebiet sehr viel geleistet und auch mit guten Ergebnissen. In der Wojewodschaft Katowice zum Beispiel bemüht man sich sehr, für dieses praktische Hobby noch mehr Interesse sowohl bei den Kindern als auch bei den Jugendlichen und den Erwachsenen zu erwecken. Klubhäuser verschiedener Betriebe und der sowohl in der VR Polen als auch im Ausland bekannte „Palast der Jugend" in Katowice macht im Rahmen seiner Tätigkeit alle Anstrengungen, um die Arbeit der Liebhaber auf dem Gebiet der Modelleisenbahnen zu organisieren. Auch die im Lande populäre Monatsschrift „Modelarz" hat an ihre Leser einen Aufruf gerichtet mit dem Ziel, eine Organisation für das Modelleisenbahnwesen, ähnlich der in der DDR existierenden, zu gründen.

Es ist erwähnenswert, daß die Vierteljahrsschrift „Das Signal" in der VR Polen sehr bekannt ist und sehr gern ausgewertet wird. Ab 1966 wird diese Zeitschrift, laut Ankündigung, über die für den Vertrieb ausländischer Druckerzeugnisse zuständige Firma „Ruch" vierteljährlich abonniert werden könen, und zweifellos wird sie genau so wie die Monatsschrift „Modelleisenbahner" in den Klubhäusern und unter den einzelnen Liebhabern populär werden. Die Verbreitung der Vierteljahrsschrift „Das Signal" müßte

vor allem zur ständigen Orientierung über alle Neuigkeiten auf dem Gebiet des Modellbaues beitragen wie auch auf die Nachfrage und damit auf die Lenkung des Imports polytechnischer Artikel aktiv einwirken.

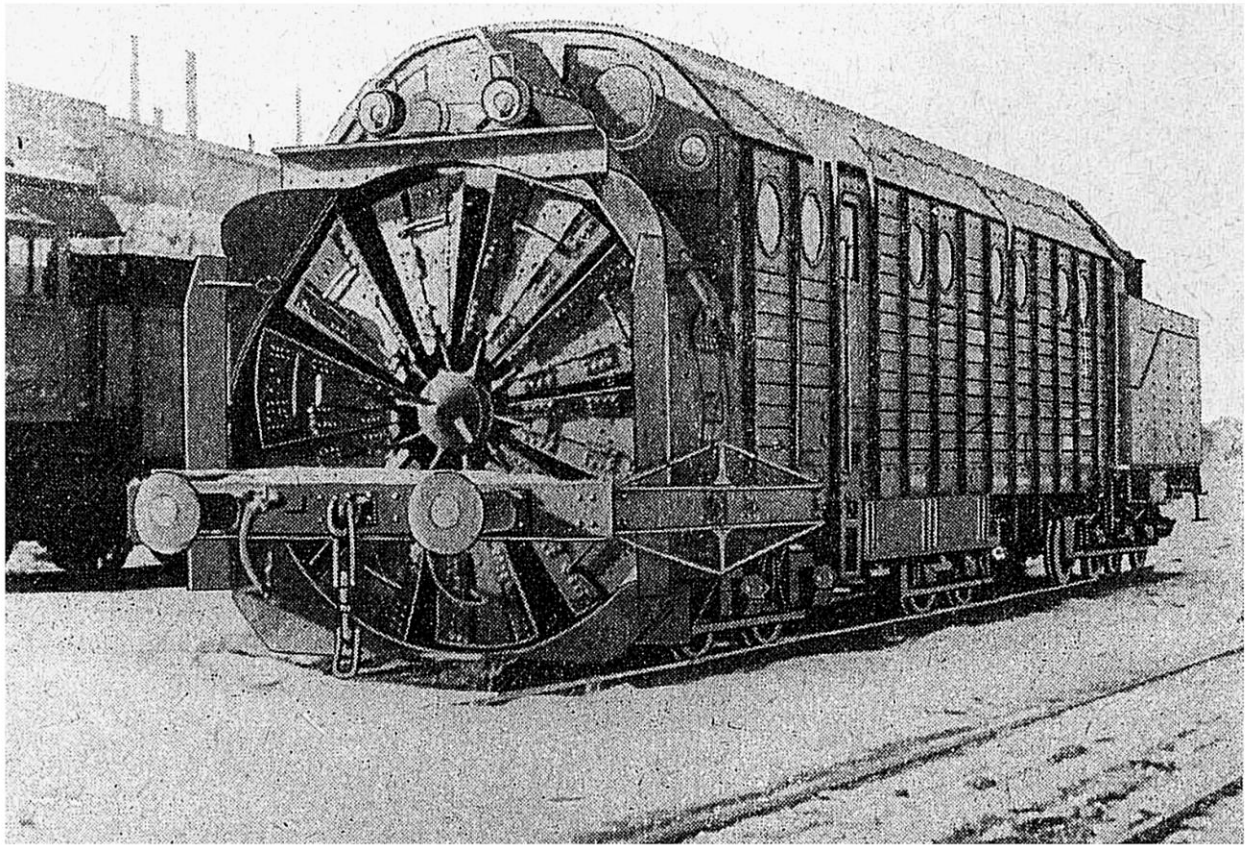
Alle Anstrengungen haben selbstverständlich zum grundsätzlichen Ziel die ständige Steigerung der polytechnischen Interessen der Jugend und des ganzen Volkes, die mit dem wirtschaftlichen Aufschwung unseres Landes eng verbunden sind.

(Mgr. Jan Lelek)

Anmerkung der Redaktion:

Der vorstehende Beitrag des Direktors der „MIEJSKI", Detallozny, Bytomiu (VR Polen), ist sicher nicht nur für unsere Modelleisenbahner interessant, sondern nicht zuletzt auch für die Außenhandelsorgane und die sehr leistungsfähige Modelleisenbahnindustrie der DDR aufschlußreich. Wir informierten uns in einigen polnischen Städten darüber, daß den mehr als 40 000 Modellbahnfreunden zumeist nur ein lückenhaftes Sortiment zur Verfügung steht, mit dem sich eine breite Weiterentwicklung und Bedarfsdeckung überhaupt nicht vollziehen kann. Vielerorts ist nicht bekannt, was es auf diesem Gebiet zur Bildung eines zusammenhängenden Sortimentes überhaupt alles gibt. Dieser Mangel an Informationsmaterial hemmt einerseits die Herausbildung und Gestaltung der Nachfrage und zum anderen die bedarfslenkende Einflußnahme. Außenhandel und Industrie werden diese Situation in ihrem Sinne zu verändern haben. Wir werden diesen verständlichen Wunsch nach mehr und besserer Information vieler polnischer Modellbahnfreunde durch verstärkte Verbreitung des „Signal" zu erfüllen versuchen und damit unserer sehr leistungsfähigen Modellbahnindustrie indirekt zu einer noch stärkeren internationalen Geltung verhelfen.

R. K.



SCHNEESCHLEUDER DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

KRITISCH-
optimistisch

HANDEL – QUALIFIZIERT UND FACHGERECHT?

Im Heft 14/65 baten wir die Leser des Informationsdienstes um Mitteilung über Einzelhandelsgeschäfte, bei denen diese Frage positiv oder auch negativ beantwortet werden muß.

Wir erhielten eine Anzahl Zuschriften, in denen über ausgezeichnete Einzelhandelsgeschäfte, die den Voraussetzungen, die an ein Modelleisenbahnfachgeschäft zu stellen sind, in jeder Hinsicht gerecht werden.

Modellbahnhandel wie er vom Kunden gewünscht und erwartet wird ist u. a. bei der
HO-VSt Elektrowaren und Modelleisenbahnen, Kamenz, Kurze Straße 2
HO-Spezialgeschäft „Modelleisenbahner", Dippoldiswalde
KG-VSt „Bastlerbedarf", Wernigerode, Burgstraße
HO-VSt „Sport und Spiel", Abteilung Modelleisenbahn, Suhl, Gothaer Straße 4
und der
Firma Kurt Rautenberg, technische Spielwaren, Berlin, Greifswalder Straße 1
zu verzeichnen.

Den Mitarbeitern der hier genannten Einzelhandelsbetriebe und auch all denen, für die uns keine Zuschriften von seiten ihrer Kunden erreichten, die aber qualifiziert und fachgerecht mit Modelleisenbahnartikeln handeln, möchten wir unseren herzlichsten Dank und unsere Anerkennung aussprechen.

Berechtigte Kritik wird u. a. an der
HO-VSt „Spowa", Senftenberg
geübt, bei der von einer ordnungsgemäßen Kundenbedienung keine Rede sein kann. Dazu schreibt uns Herr Johannes Sickor, Hosena: „Der Zugang zu den Modelleisenbahnartikeln ist im allgemeinen durch eine Leine mit dem Zettel „An der Kasse melden" versperrt. Die Bedienung ist entsprechend. Man hat den Eindruck, ein unerwünschter Kunde zu sein. Die Verkäuferinnen haben meist keine Ahnung, welche Artikel zur Verfügung stehen; sie sind ja auch Fachverkäuferinnen für eine andere Abteilung! Ihnen kann man durchaus keinen Vorwurf machen. Doch die Leitung der HO scheint überhaupt kein Interesse am Vertrieb der Modelleisenbahnartikel zu haben, denn sonst müßte sie doch den seit Anfang dieses Jahres bestehenden Zustand längst erkannt und abgestellt haben."

Es ist unverständlich, daß in einem Gebiet wie dem Senftenberger Revier der Handel die polytechnisch wertvollen und für die Erziehung unserer Kinder außerordentlich wichtigen Spielwaren von seiten des staatlichen Handels derart vernachlässigt, und die Beschlüsse der Partei und Regierung hinsichtlich der Kinder- und Jugendversorgung mißachtet werden. Wir sind überzeugt, daß bei einigem guten Willen auch in Senftenberg – und sei es in der gleichen Verkaufsstelle – ein ordnungsgemäßer Handel mit Modelleisenbahnartikeln aufgezogen werden könnte. Die Leitung der HO „Spowa" Senftenberg sollte kurzfristig Maßnahmen ergreifen, um den geschilderten Zustand zu verändern. Wir erwarten ihre Stellungnahme, die wir im nächsten Informationsdienst veröffentlichen möchten.

Auch im HO-Spezialgeschäft in Rathenow scheint nach Mitteilung von Herrn Albert Netzband, Rathenow, ein ähnlicher Zustand wie in Senftenberg zu herrschen. Die Verkaufsstelle ist nur in der Zeit von Oktober bis Weihnachten geöffnet, und in den anderen Monaten werden die Restbestände des Jahres in der Spielwarenabteilung mehr oder weniger angeboten und verkauft. Selbst Artikel, die in ausreichenden Mengen in allen Fachgeschäften der DDR vorhanden sind, sind in Rathenow nicht zu haben. Wir erwarten auch von der Leitung der HO Rathenow eine umgehende Stellungnahme.

In diesem Zusammenhang möchten wir besonders die beiden zuständigen Großhandelsgesellschaften Cottbus und Potsdam bitten, ihren Einfluß auf die Verbesserung der Handelstätigkeit in den beiden genannten Verkaufsstellen geltend zu machen.

„Das Signal" – in eigener Sache

Die Redaktion erreichten viele Leserzuschriften aus den Bezirken Dresden, Karl-Marx-Stadt, Potsdam, Rostock und Frankfurt, in denen bittere Klage über das quantitative und nicht termingemäße Angebot des Informationsdienstes „Das Signal" geführt wird. Der Informationsdienst Heft 14/65 wurde von der Druckerei an die Großhandelsgesellschaften der einzelnen Bezirke bis Anfang September 1965 ausgeliefert. Trotzdem haben es einige Großhandelsgesellschaften nicht fertig gebracht, die Hefte den Einzelhandelsgeschäften bis Ende Oktober 1965 auszuliefern. Durch eine derartige lange Verzögerung ist es vielen Lesern unmöglich gewesen, sie interessierende Termine von Veranstaltungen oder erbetene Stellungnahmen wahrzunehmen. Außerdem wird die Stimmung des Lesers und Kunden durch das mehrmalige nutzlose Nachfragen nach dem Informationsdienst bestimmt nicht besser, zum anderen leidet die Aktualität erheblich.

Zuschriften von Einzelhandelsbetrieben weisen darauf hin, daß die Belieferung von seiten der Großhandelsgesellschaften bezüglich der einzelnen Nummern nicht kontinuierlich erfolgt.

Wir fordern hiermit alle Großhandelsgesellschaften auf, Maßnahmen einzuleiten, die gewährleisten, daß der Versand der Informationsdienste unverzüglich und unbürokratisch durchgeführt wird.

Zum Inhalt und zur Gestaltung der Hefte werden auch von einigen Lesern Kritiken geübt, die aber zum großen Teil durch positive Stellungnahmen anderer Leser zu den kritisierten Punkten egalisiert werden. Es ist verständlich, daß bei einem so großen Leserkreis die unterschiedlichsten Meinungen und Wünsche zu verzeichnen sind. Wir haben aus diesem Grunde im Heft 15/65, das zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Heftes noch nicht erschienen war, eine konkrete Meinungsbefragung hinsichtlich der interessierenden Themen durchgeführt und werden dazu im Heft 17/1966 ausführlich Stellung nehmen.

S. Schubert

Im nächsten Heft des Informationsdienstes „Das Signal" lesen Sie:

Messeneuheiten

Modellbahnanlage Baugröße N

Feuerlöschzug Baugröße H0

Modelleisenbahn gestern und heute

Modellbahnanlage Fährschiffhafen Saßnitz

1:120

TT ist nicht zu groß,
denn man kann die interessantesten Anlagen schon auf einem normalen Tisch aufbauen. Der Wunsch nach langen Zügen und weiten Strecken wird mit der Zeuke-TT-Bahn erfüllt. Die gleiche hervorragende Vorbildtreue, wie sie bei Bahnen größerer Spurweite vorausgesetzt wird, weist auch die TT-Bahn auf.

TT ist nicht zu klein,
denn im Maßstab 1:120 lassen sich feinste Details noch exakt wiedergeben. Man braucht also in der Nenngröße TT auf Vorbildtreue nicht zu verzichten. Auch die Betriebssicherheit entspricht allen Anforderungen.

TT ist richtig,
denn TT liegt im idealen Schnittpunkt privater Wünsche und industrieller Möglichkeiten. Hierin liegt der große Erfolg der Zeuke-TT-Bahn. Ein reichhaltiges Sortiment an Fahrzeugen und Zubehör, im Fachhandel erhältlich, gestattet vorbildgerechten Anlagenbau. Der weitblickende Modellbahnfreund entscheidet sich deshalb für TT.

Prospekt, Anleitungsheft „Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn" und neues Gleisplanheft erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler, in Ausnahmefällen direkt bei

ZEUKE & WEGWERTH KG
ABT. KUNDENDIENST
BERLIN-KÖPENICK
GRÜNAUER STRASSE 29

KLEINE TIPS – GROSSE WIRKUNG

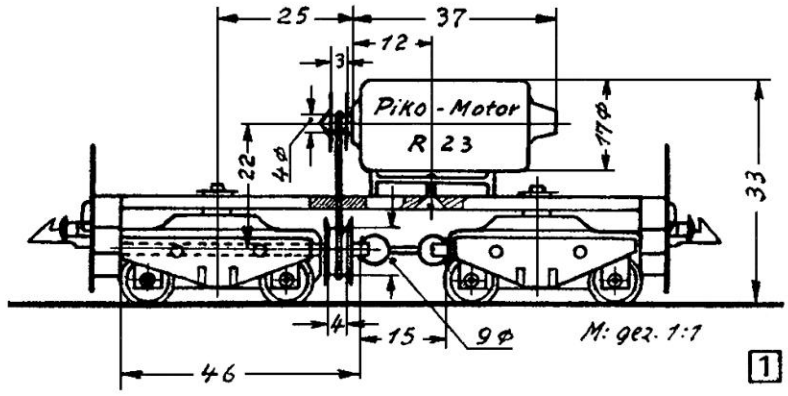
❶ EIGENBAU EINER TT-DIESELLOK V 75

Obwohl ich als alter Modelleisenbahner dem Kreis der Dampflokfreunde angehöre, die das langsame, aber sichere „Absterben" der ältesten und verdienstvollen Traktionsart aus mancherlei Gründen bedauern, finde ich immer mehr Gefallen an den modern und elegant wirkenden Diesellokomotiven. Besonders hat es mir die schnittige und farbenfreudige Rangier- und Güterzuglok V 75 angetan. Es handelt sich bei dieser Lok um ein Erzeugnis der ČSSR, das trotz der von der DR gewünschten Änderungen im Bau und im Aussehen mit der 750-PS-Diesellokomotive T 435.0 der CSD identisch ist.

Schon zweimal unternahm ich einen Bauversuch in der Nenngröße TT. Der erste, **der Umbau einer V 200,** war mißglückt, und ich möchte die Ursachen hier kurz erläutern. Durch die Originalverwendung von Industriematerial, insbesondere des an sich gut bewährten Zeuke-Motors mit seinen mehr als 23 mm ⌀, traten bezüglich der Einhaltung des Maßstabes beträchtliche Schwierigkeiten auf. Selbst der Einbau des Motors in den Führerstand sowie das Kürzen des Chassis-Unterteils und der Kardanwellen, die Verringerung des Drehgestellabstandes und weitere Maßnahmen reichten nicht aus, um einigermaßen auf Modellmaß zu kommen. Diese Veränderungen verursachten einen noch größeren Fehler, nämlich eine Unsicherheit im Fahrbetrieb! Da mir dieser Umbau nicht gelungen war, sann ich nach Mitteln und Wegen, um diese schöne Diesellok V 75 noch einmal besser und modellgerechter bauen zu können.

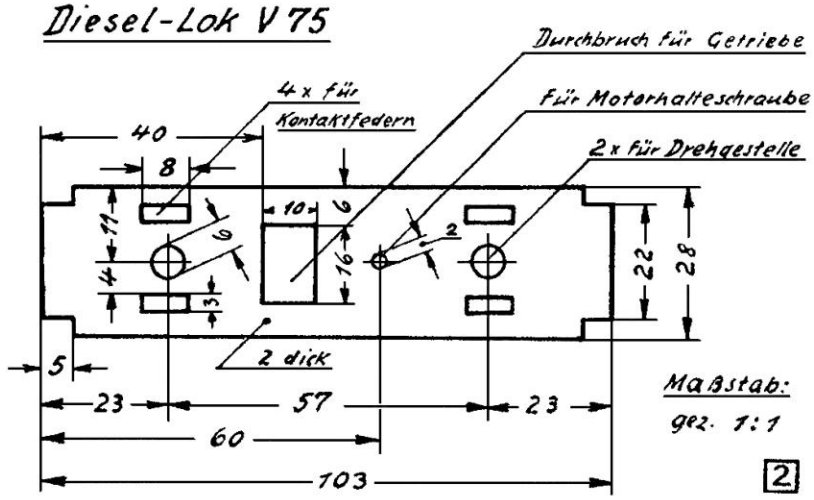
Nach reiflicher Überlegung entschloß ich mich zu einem **Neubau,** bei dem als Industriematerial nur die entsprechend geänderten Zeuke-Drehgestelle der V 200, der schmale Piko-Kleinstmotor der Br 23, welcher nach Entfernung der Schutzkappe in seiner ganzen Länge einen Durchmesser von **nur** 17 mm aufweist, sowie ein Übersetzungsgetriebe Verwendung finden sollten. Die Anbringung des letzteren befriedigte micht nicht, und ich fand eine Lösung durch Anwendung eines einfachen Gummiantriebes, ähnlich dem der Piko-Diesellok R 204. Auf der Motorenwelle befestigte ich statt des Ritzels eine selbst gefertigte Riemenscheibe von 4 mm ⌀. Die verlängerte Welle des **einen** Drehgestelles, das weiterhin mit dem zweiten durch eine verkürzte Kardanwelle verbunden bleibt, erhielt eine Riemenscheibe von 9 mm ⌀. Dadurch entstand die für Güter- und Rangierloks richtige Übersetzung. Etwas kurios, aber gut brauchbar ist die zweite, von mir aus zwei „ausgedienten" Treibrädern der Zeuke-Lok Br 81 gefertigten Scheibe. Die Riemenauflage hat eine Breite von 4 mm, die gute Kurvenläufigkeit garantiert und das Abspringen des Riemens verhindert. Der Scheibenabstand ist so gehalten, daß die Schaumgummiringe der

Motorbefestigung und Gummigetriebe der TT-Eigenbau-Diesel-Lok V 75



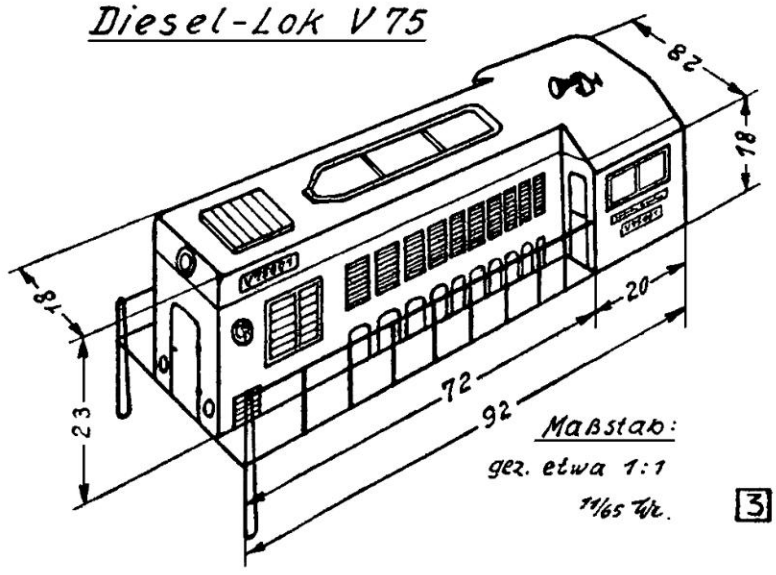
1

Chassis-Grundplatte der TT-Eigenbau-Diesel-Lok V 75



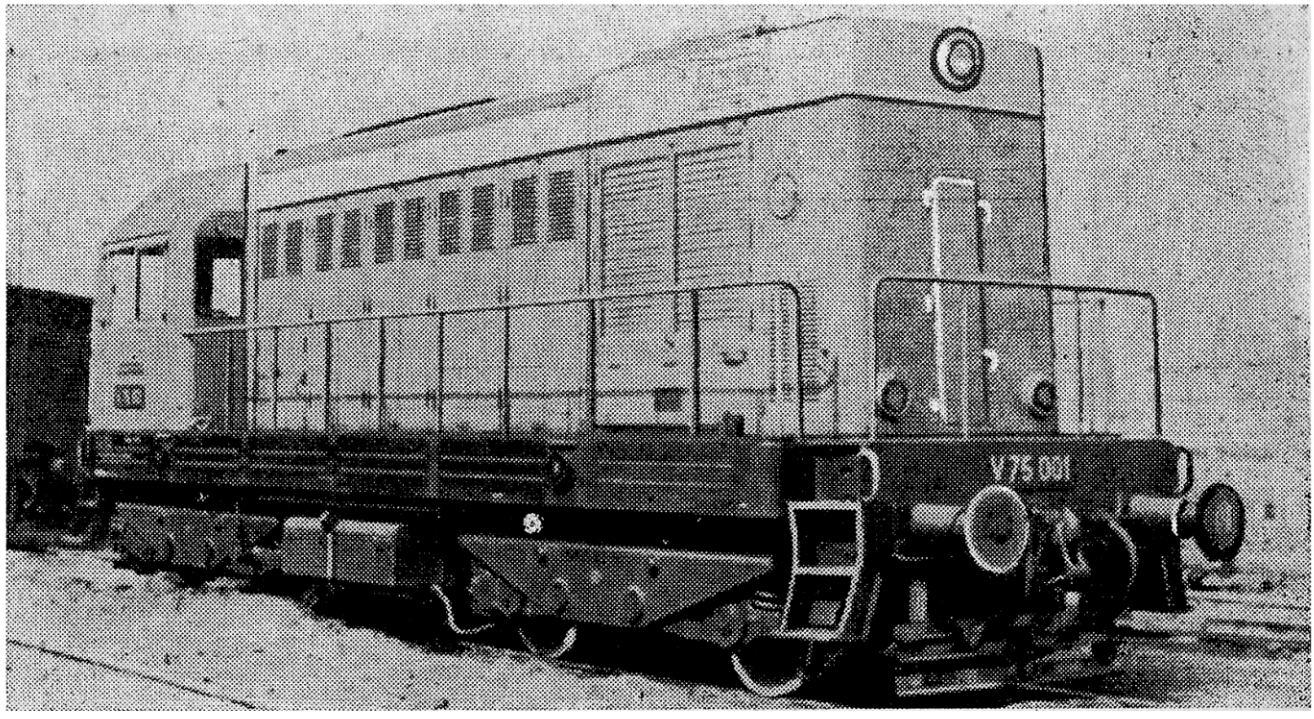
2

Gehäuse der TT-Eigenbau-Diesel-Lok V 75



3

Piko R 204 verwendbar sind. Diese Konstruktion bewährt sich im Fahrbetrieb sehr gut und trägt wesentlich dazu bei, daß die Einhaltung des Maßstabes erleichtert wird. Skizze 1 zeigt die Anbringung des Motors und die Funktion des Schaumgummigetriebes.
Abgesehen vom Motor und den Drehgestellen sind alle anderen Teile wie Chassis mit Pufferbohlen, Laufbühnen, Gehäuse, Geländer und sonstige Bestückung Eigenbau. **Die Grundplatte,** an der Motor, Drehgestelle, Zuleitung für Fahrbetrieb und Beleuchtung angebracht werden, besteht aus 2-mm-Plastematerial, das an beiden Längsseiten durch Messingwinkelschienen verstärkt wurde. Skizze 2 zeigt Längen- und Breitenmaße sowie Durchbruch für Getriebe und notwendige Bohrungen. Die beiden Laufbühnen mit Trittbrettern und Stirngeländer, außer den aufgesetzten Pufferbohlen, sind aus Messing hergestellt und verlötet. **Die Anfertigung des Gehäuses** erfordert viel Geduld und handwerkliche Fähigkeiten. Es besteht aus mehreren Messingteilen, die miteinander zu einem Ganzen verlötet wurden. Auf die Anzahl der zusammengefügten Teile kommt es nicht an, vielmehr auf die Form, wie sie in der Perspektivskizze gezeigt wird. Die Innenseite des Maschinenraumes mußte ich zwecks Isolation mit Zeichenkarton bekleben. Die genau zugefeilten Rollos aus OWO-Fensterläden wurden auf dem in den Fensteröffnungen sichtbaren Karton leicht mit Duosan aufgeklebt. Die an beiden Seiten des Maschinenraumes befindlichen Öffnungsklappen und die Türen der Stirnseiten habe ich aus Messingfolie zugeschnitten und an den entsprechenden Stellen leicht verlötet. Die beiden Führerhaus-Stirnseitenfenster sowie das kleine Fenster der Tür haben keine Umrahmung. Die Seitenfenster allerdings sind sogenannte Schiebefenster mit Umrahmung. Diese läßt sich aus OWO-Fensterrahmen leicht herstellen. Die beiden Türen mit kleinen Fenstern zu den Laufstegen habe ich nur angedeutet. Das Geländer zu beiden Seiten des Maschinenraumes habe ich mit 0,5-mm-Kupferdraht nachgebildet. Auf dem Dach des

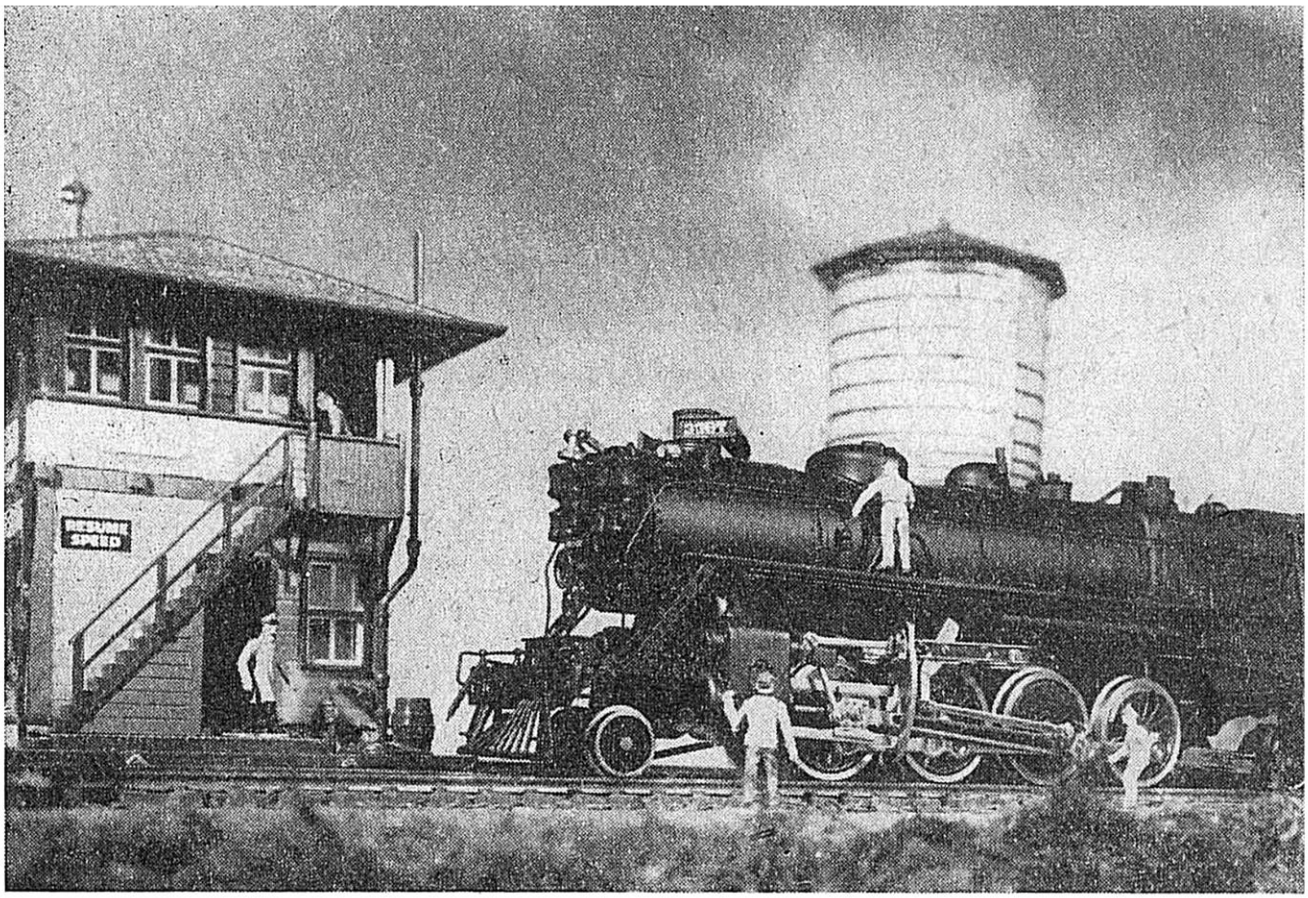


Gehäuses befinden sich über dem Führerstand das Doppel-Signalhorn, über dem Maschinenraum die Lüftungsrohre und am Ende die rechteckige Öffnungsklappe. Die nachgebildete Beleuchtung auf beiden Stirnseiten besteht aus Flutlicht in A-Form. Sehr gut eignen sich dazu Messing-Hohlnieten. Betreffs der Drehgestelle ist noch zu sagen, daß die der V 75 in der Form von dem Schwanenhalsprofil der T 435.0 abweichen. Mit schwarzem Zeichenkarton habe ich diese Tatsache berücksichtigt. Nach all diesen Arbeiten ging es an die letzte Tätigkeit, an das Bemalen der Lok, Chassis und alle Unterteile, einschließlich Drehgestelle schwarz; Gehäuse signalrot; Dach, Geländer und Haltegriffe

elfenbei; Signalhorn schwarz; Lüftungsrohre rot und Öffnungsklappe grau. Als ich nach dem Trocknen das Gehäuse durch zwei Schrauben M 1,6 mit dem Chassis verschraubt, die Gattungsnummern sauber aufgezeichnet und die allen Diesel-Rangierloks eigenen weiß-roten Stirnbegrenzungen angebracht hatte, wirkte die Lok wie das Vorbild. Wenn auch kleinere Abweichungen im Maßstab nicht ganz zu umgehen waren, so habe ich doch eine Lok geschaffen, die auf TT-Modellbahnanlagen ein sehr gutes Bild abgibt und auch den verwöhntesten Ansprüchen, vor allem in ihrer Leistung, genügen wird. Überwindet doch diese Lok ohne Schwierigkeiten, selbst bei langsamster Fahrt, erhebliche Steigungen mit einer Güterzuglast bis etwa 30 Achsen!

Mit einer gewissen Befriedigung kann ich feststellen, daß mein zweiter Bauversuch mit der besonderen Konstruktion im großen und ganzen gelungen ist, daß sie dem Original – siehe Foto – auch im Äußeren gleicht. Ich bin überzeugt, daß meine Bauerläuterungen manchen TT-Freund zum Nachbau dieser wirklich schönen Diesel-Lok anregen werden.

K. We . . .



Eine „Kluge" Einteilung des BW-Personals garantiert eine sichere Betriebsbereitschaft

UNGARISCHE MODELLBAHNFREUNDE
verwenden Kunststoff

❷

Von unserem ungarischen Modelbahnfreund Bruncel Tibor aus Salgotarjan erhielten wir einige interessante Fotos über selbstgebaute Signalantriebe und Blocksignale. Elektrische Schaltungen für die dabei verwendeten Relais sind wohl jedem Modellbauer hinreichend bekannt und sind auch genügend veröffentlicht worden, so daß wir hier nicht besonders darauf eingehen wollen. Vielmehr liegt uns daran, mit Hilfe der Bilder Ihnen die Verwendung von Kunststoffen im Modellbau zu demonstrieren.

Gerade bei elektrischen oder elektromagnetischen Geräten hat doch der Kunststoff die vorzügliche Eigenschaft eines Nichtleiters. Auch Elastizität und fast unbeschränkte Verwendbarkeit sind einige weitere Vorzüge. Muß man bei Verwendung von metallischen Werkstoffen eine gut ausgerüstete „Werkstatt" sein eigen nennen, um einigermaßen sauber arbeiten zu können, so benötigt der Bastler bei Verwendung von Kunststoffen nur halb soviel an Werkzeugen. Ist es nicht so, daß bei Lötungen an kleinen und Kleinstteilen mehr Nerven und Material „flöten" gehen, als es der Fall ist, wenn man beim Arbeiten mit Kunststoffen die Klebetechnik anwendet, die außerdem billiger ist?

In verschiedenen Ländern gießen die Modelleisenbahner und Bastler sogar schon Achslagerblenden für Drehgestelle, Kippmulden für Spezialgüterwagen usw. selbst. Auch schwierige Stirnwandpartien von Triebfahrzeugen werden dort von den Modellbauern in der eigenen „Gießerei" angefertigt!

Und da sage einer, der Kunststoff habe keine Zukunft im Modellbau!

K. Sch.

Bild 1: Dieses Signalrelais ist in eine Guilette-Rasierklingen-Schachtel aus Plaste eingebaut. Deutlich erkennbar sind die beiden Rückmeldelampen.

Bild 2: Ganze 5 cm lang ist der Signalumschalter. Auf diesem Bild ist er geöffnet.

Bild 3: Dieses Bild zeigt ein komplettes Blocksignal auf dem superflachen Antriebskasten, der ebenfalls aus Kunststoff gefertigt ist.

Bild 4: Auch bei diesem Relais sind Grundplatte und Gehäuse vollkommen aus Kunststoff. Auffallend sind die Kleiderpatentknöpfe als Kontaktstecker.

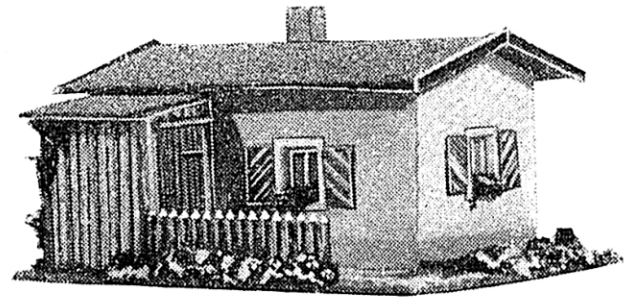
Bild 5: Dieses Relais ist seitlich mit Plexiglas umgeben, während die Grund- und Deckplatte aus Plaste hergestellt sind.

Was ist das?

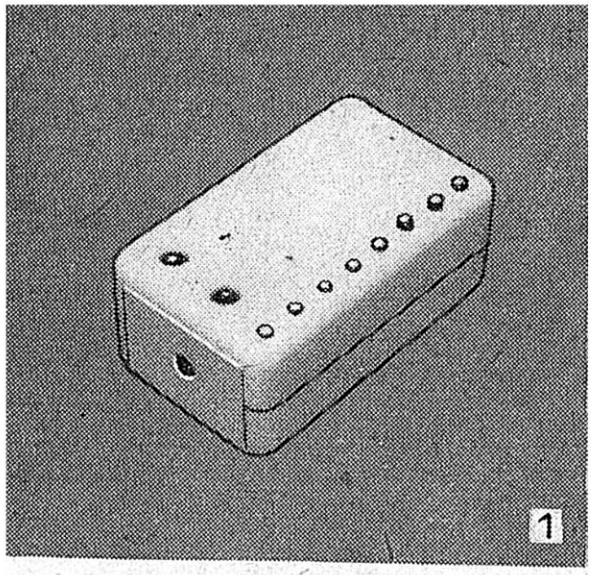
Im Heft 13/65 fragten wir nach der Bildunterschrift für die Abbildung auf Seite 38. Es handelt sich hierbei um einen Transportwagen für Kuppelstangen bei unseren Schmalspurbahnen der DR.

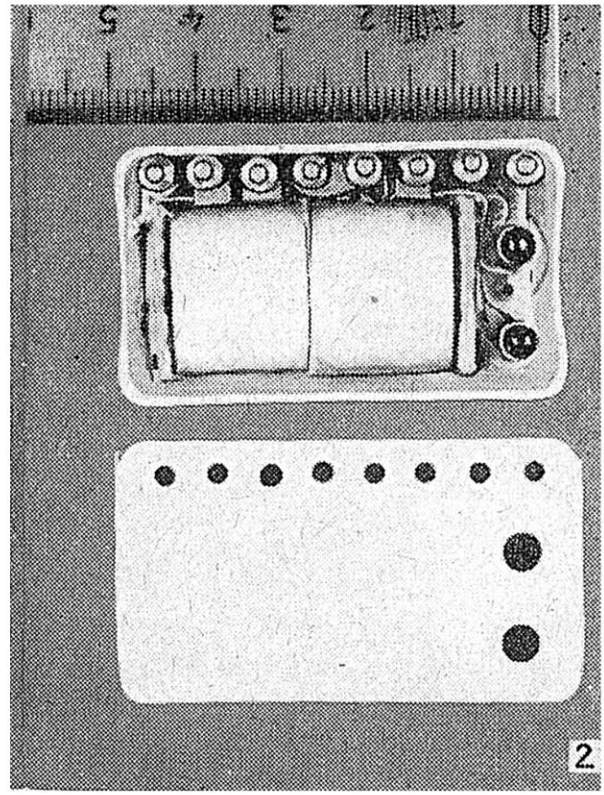
Leider konnten wir keine Gewinner ermitteln, da uns keine richtigen Lösungen zugingen.

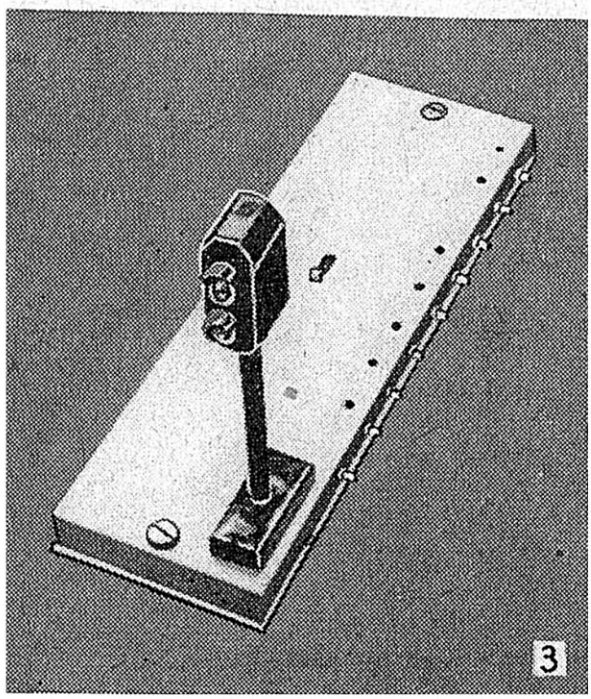
GARTENHÄUSCHEN

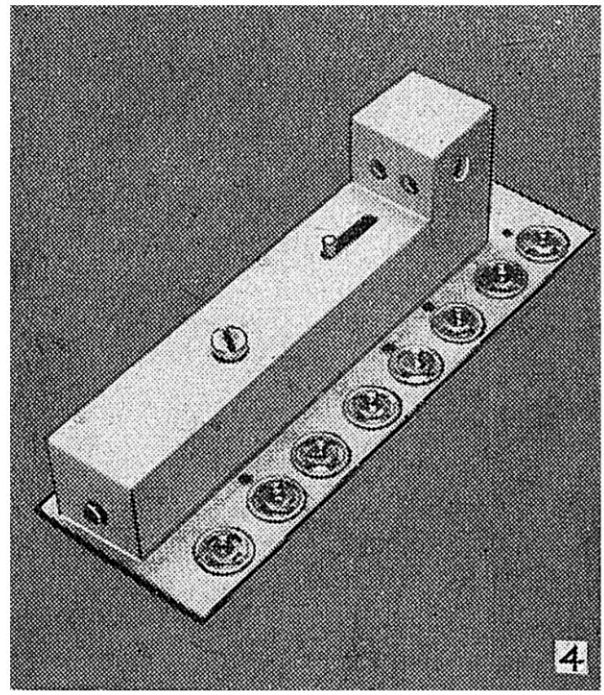


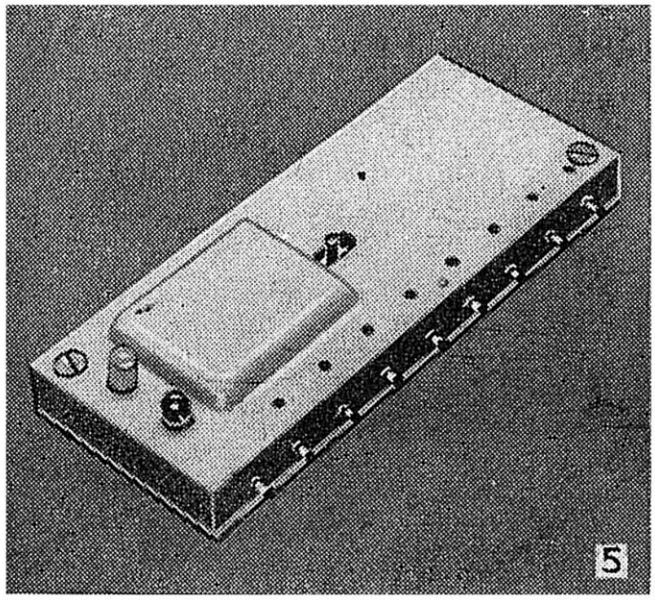
Ein Erzeugnis der Firma G. Schaller aus Perba bei Lommatzsch/Sa.











Auch in der VR Ungarn tut sich was bei der Modelleisenbahn!

❸ DER REKO-PERSONENWAGEN IN TT

Im TT-start-Programm der Fa. Zeuke & Wegwerth KG ist auch ein Personenwagen nach dem Vorbild der DR enthalten. Dieser Wagen wird in den Personenzug-Garnituren der bekannten preisgünstigen TT-start-Geschenkpackungen angeboten und kommt in aller Kürze auch einzeln in den Handel. Um den Preis der Artikel für die TT-start-Spieleisenbahn, die also keinen Anspruch auf Vorbildtreue erhebt, möglichst niedrig zu halten, wurde dieser „Reko-Wagen" in der Ausführung bewußt vereinfacht. Er ist gegenüber dem Vorbild um 2 Fenster verkürzt; die Beschriftung ist nur erhaben angedeutet.

Es wird nun manchem Modellbahnfreund beim Betrachten dieses Wagens der Gedanke gekommen sein, ob man nicht aus zwei Wagenoberteilen einen „richtigen", möglichst vorbildgerechten Reko-Wagen bauen und sich nach und nach einen ganzen Zug zusammenstellen könnte. Eine Umbauanleitung wird der TT-Freund daher sicher begrüßen.

Besorgen Sie sich zunächst zwei TT-start-Personenwagen Nr. 545/741 und lösen Sie die beiden Unterteile vorsichtig von den Oberteilen! Nun nehmen Sie die Laubsäge, spannen ein Sägeblatt mit möglichst feinen Zähnen ein und sägen ein Wagenoberteil genau rechtwinklig zu den Dachlängskanten gem. Abb. 3 a und b durch. Wo Sie die Laubsäge anzusetzen haben, ist aus Abb. 2 ersichtlich. Es ist zu empfehlen, mit einem gut gespitzten Bleistift Markierungsstriche auf dem Dach zu ziehen, damit Sie beim Sägen die Richtung nicht verfehlen. Sägen Sie langsam und sehr genau, denn davon hängt das Aussehen Ihres fertigen Wagens ab! Daß Sie auch den Lüfter mit durchsägen müssen, soll Sie nicht stören.

Ist das erste Wagenoberteil durchgesägt, nehmen Sie sich das zweite vor und bearbeiten es in genau derselben Weise. Sie haben also nach dem Durchsägen von jedem Wagenoberteil ein längeres Teil a und ein kürzeres Teil b erhalten. Die Teile b werfen wir nicht weg, sondern verwenden sie später für Lackierversuche.

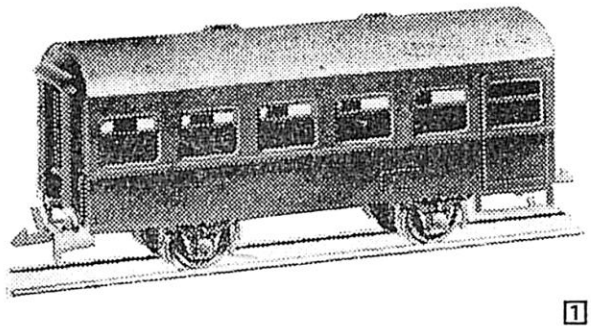
Jetzt gilt es, die beiden Teile a an den Sägeenden mit einer Nadelfeile so zu bearbeiten, daß wir gerade Flächen erhalten. Diese „Arbeit" ist am wichtigsten und muß exakt ausgeführt werden, denn dort wird das neue Wagenoberteil zusammengeklebt. Haben Sie sich überzeugt, daß beide Teile a auch wirklich zusammenpassen, ohne daß „Luftlöcher" entstehen, können Sie die Flächen mit Plastikkleber – ja nicht zu dick! – einstreichen und die Teile zusammenkleben. Für Ihre Sägearbeiten ist die Verwendung eines Laubsägetisches zu empfehlen, auf dem auch das Zusammenkleben der Wagenoberteile vorgenommen werden kann.

Die Anfertigung einer Bodenplatte aus Kunststoff oder Messingblech (96 × 21 mm, Stärke 1 mm) wird keine Schwierigkeiten bereiten.

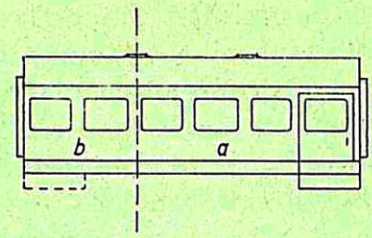
Nun besorgen Sie sich bei Ihrem Fachhändler 1 Personenwagen-Unterteil, 2 Radsätze und einen Kupplungssatz (in Ausnahmefällen können Sie sich an die Abteilung Kundendienst der Fa. Zeuke & Wegwerth KG wenden). Wie in Abb. 6 angegeben, schneiden Sie (am besten mit einem Seitenschneider) das Fahrgestell bei 1 durch. Sie erhalten die beiden Teile mit den Achslagern und das Mittelteil, das nicht mehr benötigt wird. Dann knipsen Sie die 4 Stege bei 2 ab und feilen die unebenen Stellen gerade. Um der Kupplung möglichst viel Spielraum zu geben, ist es ratsam, die Aussparungen im Fahrgestell bei 3 (Abb. 6) zu den Puffern hin weiter auszufeilen. Den gekauften Kupplungssatz

---

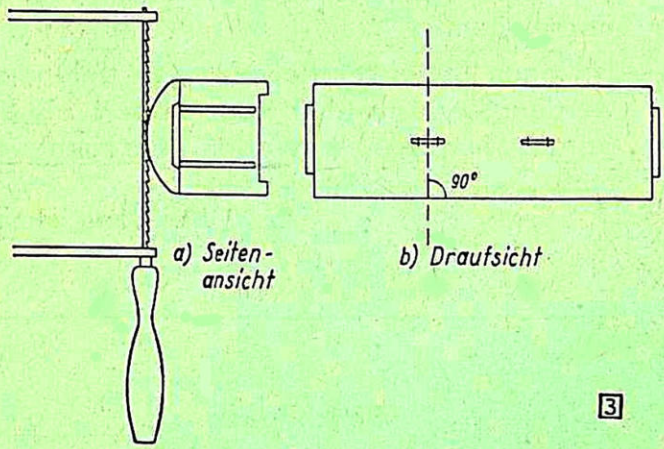
Abb. 1 TT-start-Rekowagen
Abb. 5 Rekowagen der DR
Abb. 6 Fahrgestell des Bi-Personenwagens
Abb. 8 Wagenunterteil nach der Montage
Abb. 9 TT-Rekowagen nach dem Umbau



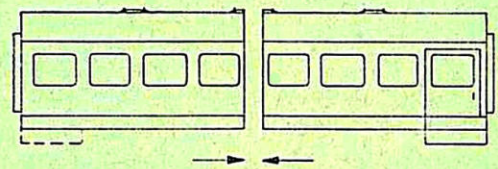
1


b
a

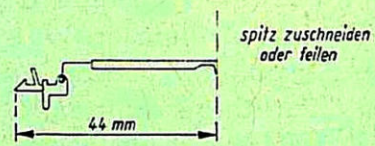
2


90°
a) Seiten-
ansicht
b) Draufsicht

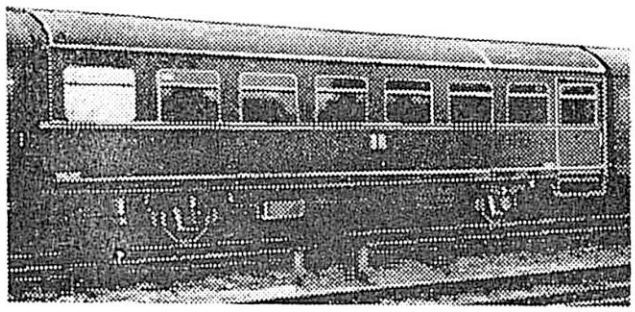
3



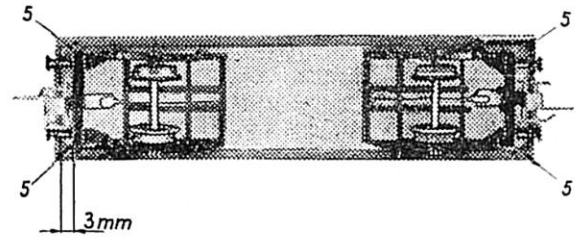
4


spitz zuschneiden
oder feilen
44 mm

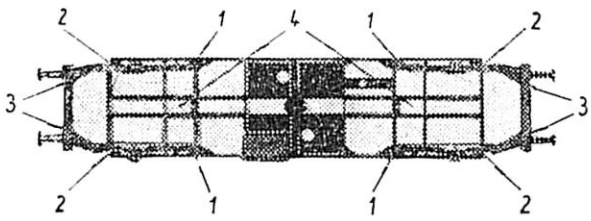
7



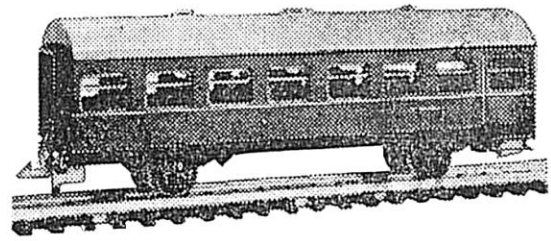
5


5
5
5
5
3mm

8


2
1
4
1
2
3
3
2
1
1
2

6



9

(gleich ob für Güter- oder Personenwagen) zerschneiden Sie gem. Abb. 7 so, daß Sie zwei gleichlange Enden von 44 mm erhalten. Nun bestreichen Sie das erste Achslager-Unterteil mit Duosan, schieben die Kupplung vorsichtig ein und kleben es in einem Abstand von 3 mm zum Rand der Bodenplatte hin auf dieser fest (Abb. 8). Prüfen Sie gleich, ob sich die Kupplung leicht hin- und herbewegen läßt!

Mit dem zweiten Achslager-Unterteil verfahren Sie in der gleichen Weise.

Um einen absolut festen Sitz der Kupplung zu erreichen, schneiden Sie sich kleine Pappstückchen zurecht (3 × 2 mm), die Sie mit Duosan bestreichen und mittels einer Pinzette bei 4 (Abb. 6) zwischen Mittellangträger des Wagenunterteils und Blattfeder der Kupplung schieben. Diese mit 4 bezeichnete Stelle kann dann nochmals mit Duosan bestrichen werden.

Mit dem zweiten Achslager-Unterteil verfahren Sie in der gleichen Weise.
Das „Verglasen" der Fenster erfolgt mittels passend zurechtgeschnittener glasklarer Celluloidstreifen, die an den Ecken vorsichtig mit Duosan „betupft" und mit der Pinzette in das Wagenoberteil eingeschoben und leicht angedrückt werden.

Sicher werden Sie den Wagenboden schon einmal probeweise in das Wagenoberteil eingesetzt und gegebenenfalls passend zurechtgefeilt haben. Wir können ihn nun, nachdem das Fahrgestell aufgeklebt wurde, fest montieren, wobei wir ihn an den mit 5 bezeichneten Stellen (Abb. 8) mit Duosan bestreichen und vorsichtig in das Wagenoberteil einsetzen.

Bleibt nur noch, den Wagen gegebenenfalls nochmals zu lackieren oder zu spritzen (mittels Haarlack- oder Delicia-Zerstäuber) und zu beschriften. Er wird im Aussehen noch mehr gewinnen, wenn Sie die Rahmen der Klappfenster unter Verwendung eines weichen, sehr dünnen Pinsels mit Silberbronze nachziehen.

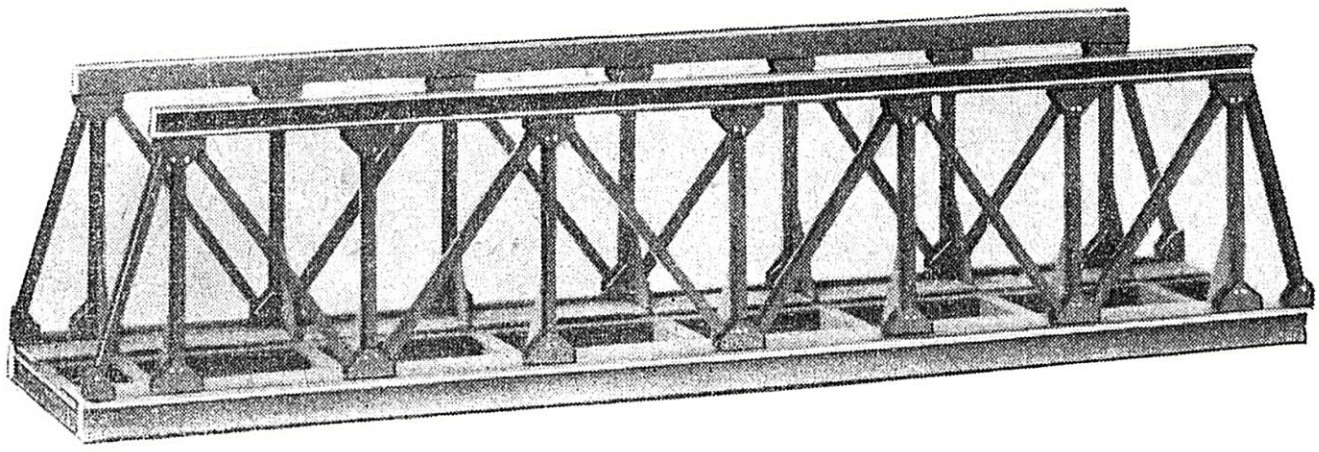
Ist Ihnen Ihr erster Reko-Wagen gelungen, werden Sie nicht eher Ruhe haben, bis ein ganzer Zug von 6 Wagen, gezogen von einer BR 23, vor Ihnen steht!

Wolfgang Hesse

Berichtigung

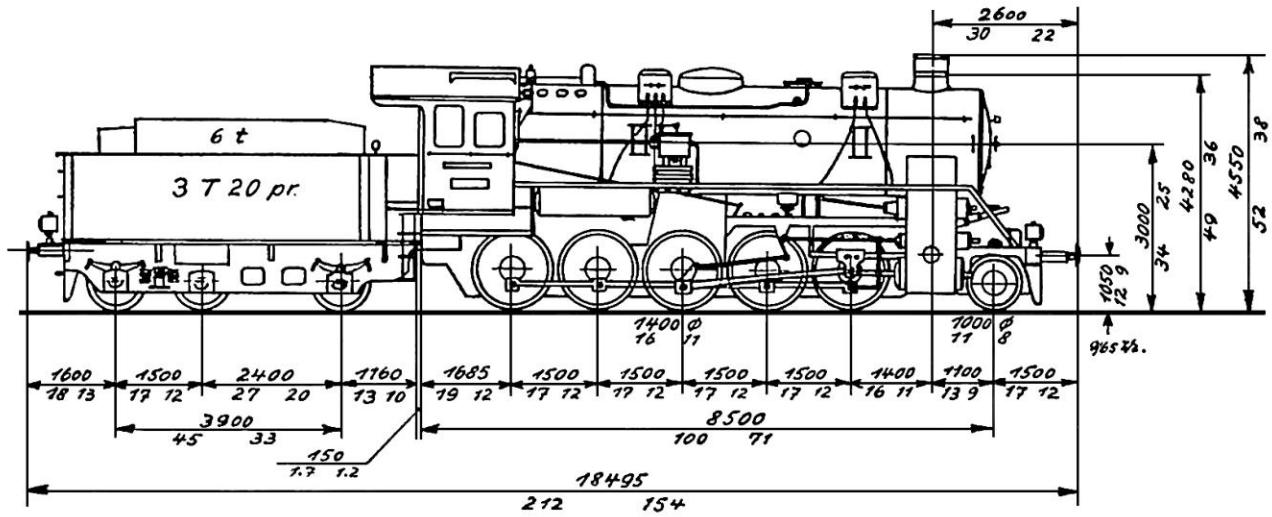
Im Heft 15/1965, unter der Rubrik „Kleine Tips – große Wirkung", ist im Kopf des 2. Artikels „TT-Lok E 70 wird H0-Straßenbahn" ein Fehler unterlaufen. Es handelt sich **nicht** um eine H0-Straßenbahn, sondern um eine TT-Straßenbahn.

Aus unserem Neuheitenangebot



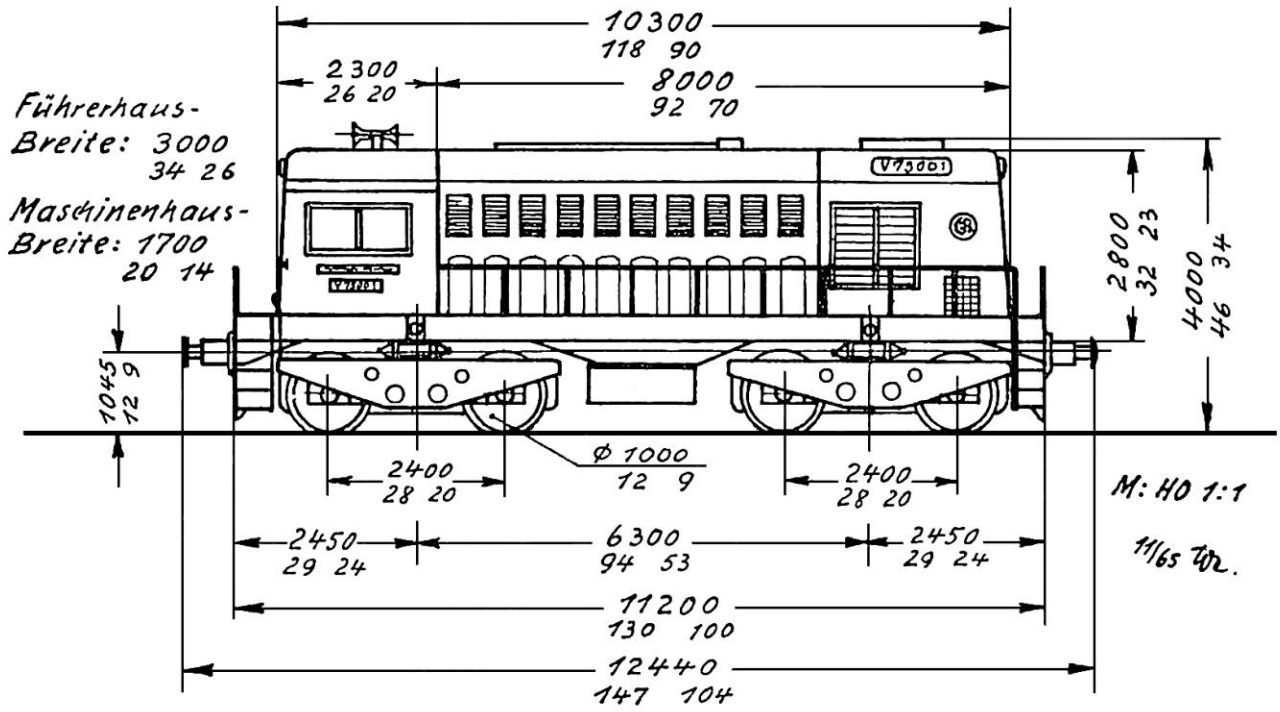
H0-Brücke der PGH Plauen

Güterzuglokomotive BR 58



Höchstgeschwindigkeit	65/60 km/h	Lokdienstmasse	95,7 t
Treib- und Kuppelrad-⌀	1 400 mm	Indizierte Zugkraft bei 0,8 pk	25 730 kp
Laufrad-⌀	1 000 mm	Befahrbarer Bogenhalbmesser	140 m
Größter Kesseldurchmesser	1 800 mm	Befahrbarer	
Lokreibungslast	82,5 Mp	Ablaufberghalbmesser	300 m

Diesel-Lok V 75

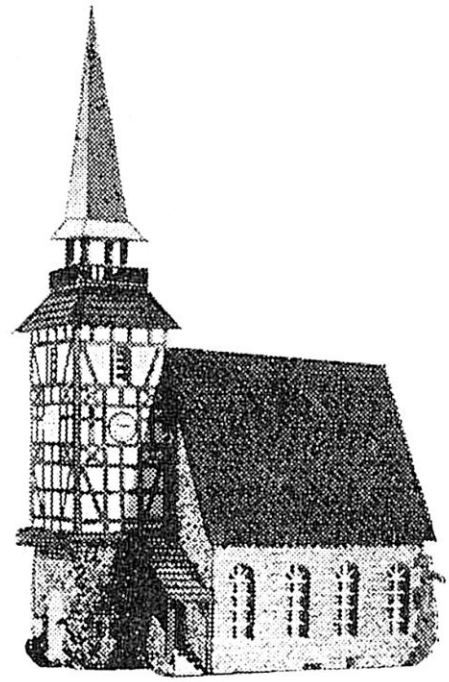


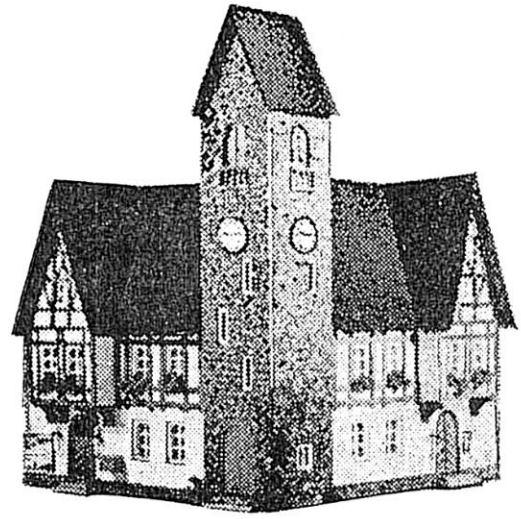
Dieselmotorleistung		Gesamtachsabstand	8 700 mm
bei 750 U/min	750 PS	Drehzapfenabstand	6 300 mm
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	Größte Breite der Lok	3 000 mm
Länge über Puffer	12 440 mm	Maschinenraumbreite	1 700 mm

OWO
MODELLE

DURCH VEREINIGUNG
FÜHRENDER
SPIELWARENBETRIEBE
DES ERZGEBIRGES
LEISTUNGSFÄHIGER
UND STÄRKER !

UNSER ZIEL :
UNTER NEUEM
FIRMENZEICHEN UND
NEUER FIRMA
NOCH MEHR
UND BESSERE
ENTWICKLUNGEN !





OWO
MODELLE

EIN BEGRIFF FÜR JEDEN
MODELLBAHNFREUND

Gegen Einsendung von 0,05 MDN wird Ihnen unser neuer Prospekt für 1966 zugesandt.

VERO

VEB VEREINIGTE ERZGEBIRGISCHE
SPIELWARENWERKE · OLBERNHAU / ERZGEBIRGE

N-SPUR ANLAGE MIT AUTOMATIK

Wir wollen die „eigentliche" Anlage mit einer doppelgleisigen Hauptstrecke „garnieren" (Abb. 1). Im ganzen werden vier Züge eingesetzt, in jeder Richtung also zwei Züge (Güterzug und Reisezug). Der „Durchgangsverkehr" soll vollautomatisch vonstatten gehen.

Wir benötigen eine Schaltstrecke und eine Haltestrecke (Abb. 2). Getrennt wird einpolig. Die Schaltstrecke muß kürzer als der Lokradstand sein, damit sie von der Lok ohne Halt passiert werden kann. Die Haltestrecke resultiert aus der Loklänge und dem Durchrutschweg. Die folgenden Maße stellen Erfahrungswerte dar: Schaltstrecke = 75 mm, Haltestrecke = 155 mm.

Lok 1 hat die Schaltstrecke anstandslos überfahren und ist dann auf der stromlosen Haltestrecke zum Stehen gekommen. Inzwischen haben wir Lok 2 auf die Reise geschickt. Sie passiert die Schaltstrecke und „entblockt" Lok 1, indem sie das kurze isolierte Schienenstück und somit auch das mit ihm elektrisch verbundene isolierte lange Schienenstück, die „Haltestrecke", mit Strom versorgt. Lok 1 setzt sich demzufolge in Bewegung. Dann gerät Lok 2 in die „Falle" und wird von Lok 1 entblockt. Die zwischen den Trennstrecken liegende Strecke ist selbstverständlich an die Hauptstrecke anzuschließen und in ihrer Länge so zu bemessen, daß die entblockende Lok nicht auf den anfahrenden Zug auffährt.

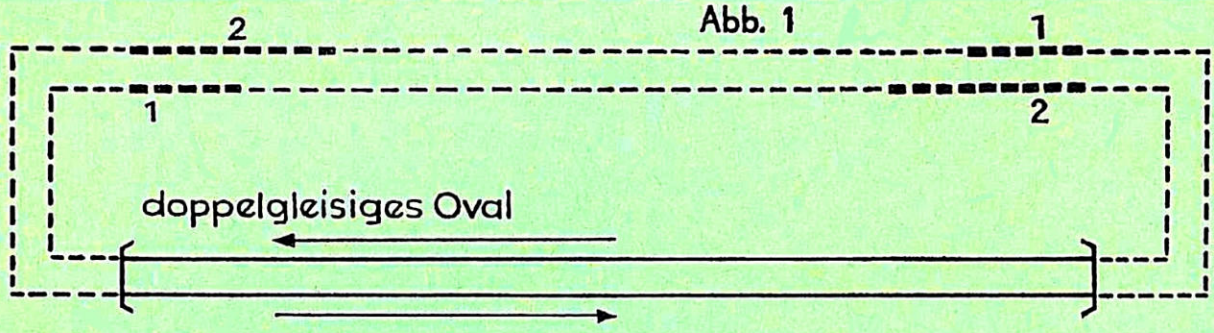
Um vor Betriebsschluß der jeweils haltenden Züge habhaft zu werden – die gerade fahrenden sind schon gestoppt und von der Anlage entfernt worden –, muß man die Haltestrecken selbst mit Strom versorgen können. Dies geschieht über ein Schaltpult (Abb. 2).

Als Netzanschlußgerät benutzen wir den FTr 1 vom VEB Sachsenwerk.

Die Motoren der in Gegenrichtung fahrenden Loks brauchen nicht umgepolt zu werden. Es genügt, die Anschlüsse zu vertauschen.

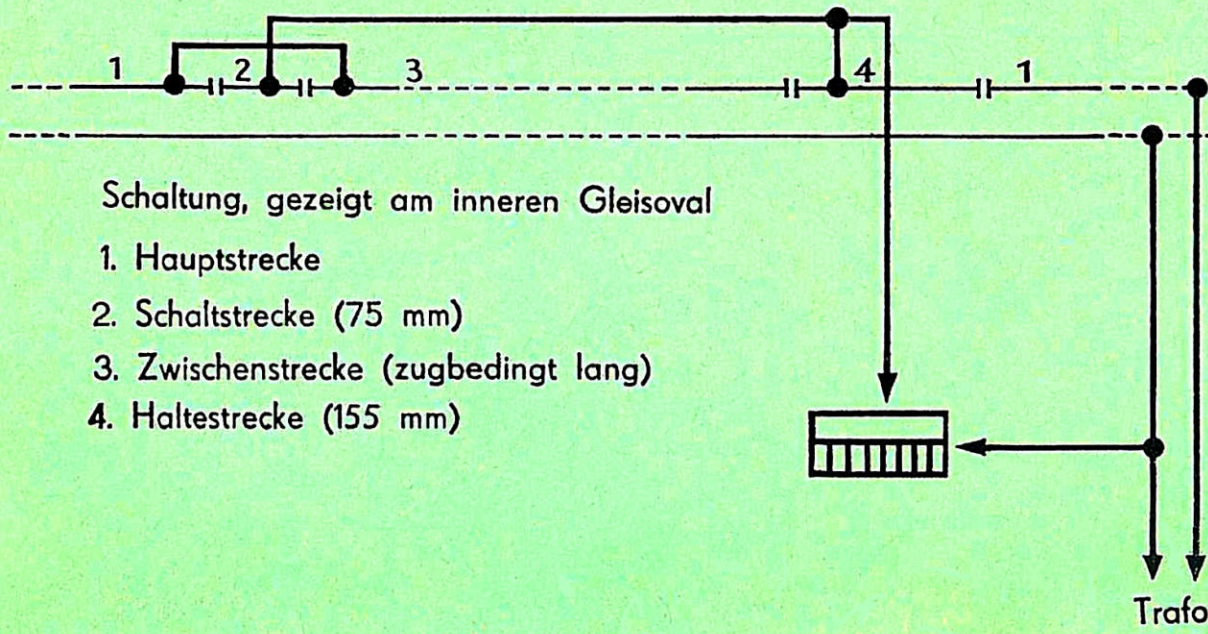
Siebeneicher

Abb. 1



1. kurze Schaltstrecken
2. lange Haltestrecken

Abb. 2



Schaltung, gezeigt am inneren Gleisoval

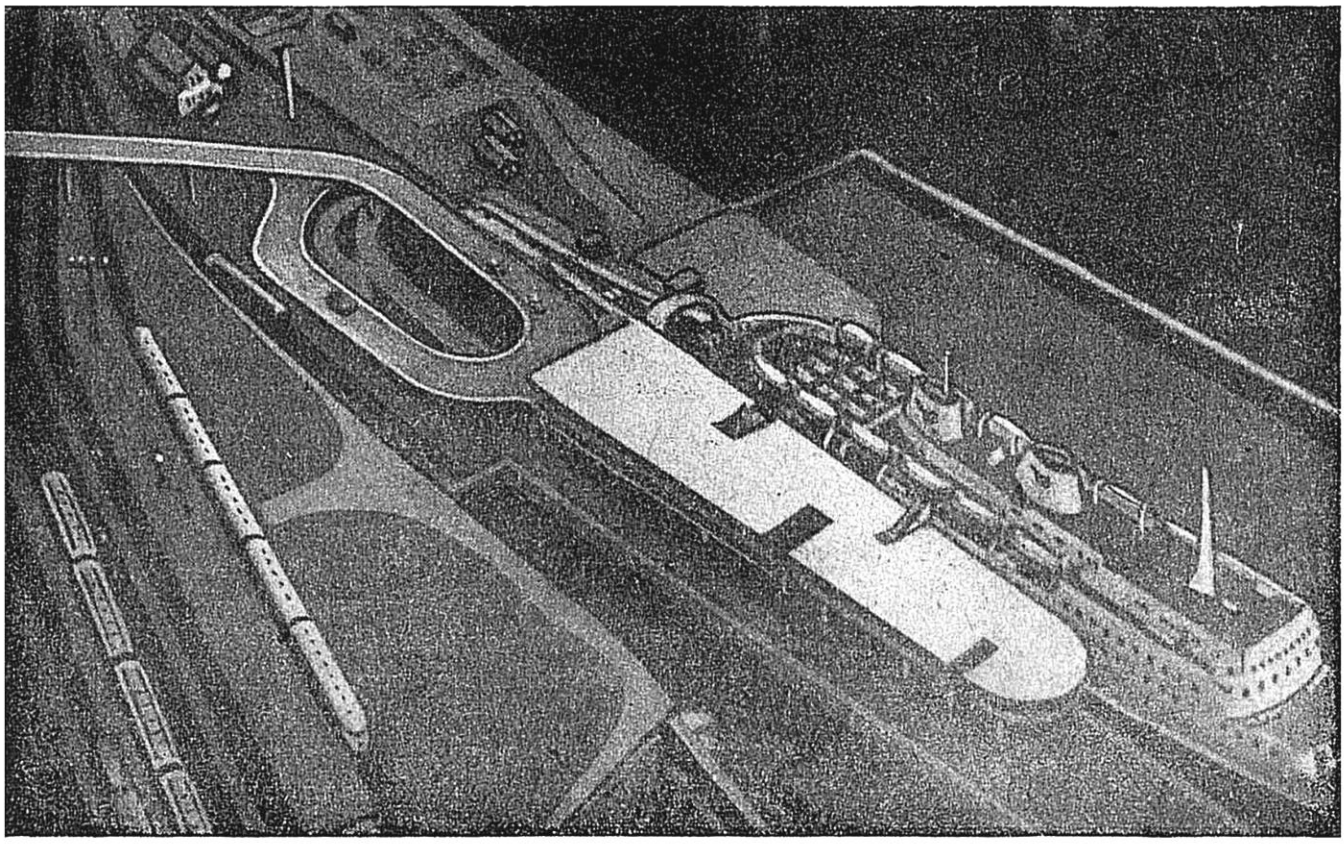
1. Hauptstrecke
2. Schaltstrecke (75 mm)
3. Zwischenstrecke (zugbedingt lang)
4. Haltestrecke (155 mm)

An unsere Leser

Die Großanlage „Fährhafen Saßnitz" der Arbeitsgruppe Süd-West Leipzig, des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes hat sehr viele Modellbahnfreunde in ihren Bann gezogen.

Zur Ostseewoche 1966

wird sie in Rostock aufgestellt. Über den Aufbau wird im nächsten Heft berichtet.



DER SCHNELLTRIEBWAGENZUG SVT 18.16.02.

Nachdem im Jahre 1935 der erste der unter dem Namen „Fliegender Hamburger" bekanntgewordene Schnelltriebwagenzug die Werkhallen der damaligen WUMAG, des heutigen VEB Waggonbau Görlitz, verließ, stellte dieser Betrieb erneut seinen Ruf als einer der führenden Triebwagenhersteller unter Beweis mit dem VT 18.16.01. Dieser auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 ausgestellte Zug zog das Interesse der Fachleute und tausender Laien auf sich. Wer das „Signal" regelmäßig liest, wird diesen Zug auf der Titelseite des Heftes 8/1964 abgebildet gesehen haben. Dieser im Auftrage der Deutschen Reichsbahn gebaute Zug gehört nun als „Neptun-Express" längst zum gewohnten Bild des Reiseverkehrs Berlin – Kopenhagen genau wie sein Nochfolger, der Zug VT 18.16.02. Der Zug VT 18.16.03 ist bereits im Bau.

Die Görlitzer Modelleisenbahnfreunde der AG Ostritz im DMV hatten im März 1965 die Gelegenheit, den Zug 02 im Görlitzer Waggonbau zu besichtigen. Wir danken auf diesem Wege nachträglich dem Betrieb für diese Möglichkeit und dem Kollegen, der unsere Führung übernahm! Wir gestehen, daß wir von dem schöpferischen Können der Görlitzer Waggonbauer sehr beeindruckt waren.

Gleich zu Beginn führte man uns in einen der beiden Führerstände. Ähnlich wie in der Führerkanzel eines Großflugzeuges sieht es da drinnen aus. Es würde den Rahmen des zur Verfügung stehenden Platzes überschreiten, wollte ich alle Eindrücke und Dinge schildern, denen wir während der Besichtigung begegneten. Aber eine Grobbeschreibung und einige Daten sollen Ihnen, liebe „Signal"-Leser, einen Eindruck über das Fahrzeug vermitteln.

Der Zug ist 4teilig und etwa 97 Meter lang. Es gehören dazu an der Zugspitze und am Ende je 1 gleicher Triebwagen und 2 verschieden ausgestattete Mittelwagen, die 2 Laufdrehgestelle haben. Je 1 Trieb- und 1 Laufdrehgestell tragen einen Triebwagen. Die Triebdrehgestelle sind 2achsig (4 Meter Achsstand) und nehmen die Maschinenanlagen auf. Dazu gehören unter anderem je ein 12-Zylinder-Diesel-Fahrmotor von 900 PS Antriebsleistung, ein hydraulisches Strömungsgetriebe mit Fahrt-Wendeschaltung, 2 Achsgetriebe (vom Strömungsgetriebe über Gelenkwellen angetrieben) und die elektrische Energieversorgungsanlage (für das Anwerfen des Motors, das Bordnetz usw.). Beide Motoren arbeiten zusammen und werden über ein kompliziertes elektrisches Regelsystem vom Triebwagenführer gesteuert. Eine Vielfachsteuerung ermöglicht die Verbandsfahrt zweier gleichartiger gekuppelter Triebwagenzüge. Eine Verständigung zwischen den Führerständen und den Maschinenräumen wird erreicht durch eine Wechselsprechanlage: Zur weiteren Ausrüstung ist eine Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) eingebaut und der Einbau einer induktiven Zugsicherungsanlage (Indusi) ist vorgesehen. Erwähnt sei noch, daß die gleichen Dieselmotoren eingebaut sind wie in die Diesellok V 180. Die Antriebsmaschinen zusammen mit den Getrieben verleihen dem Zug eine große Fahrtbeschleunigung. Er erreicht in knapp 1¾ Minuten vom Stand aus die Geschwindigkeit von 100 km/h und kann dabei noch eine Steigung von 12 ‰ bewältigen. In 4½ Minuten sind 160 km/h erreicht und dabei kann die Strecke immer 3½ ‰ ansteigen. Die Kraftstoffvorräte betragen 4000 Liter, der Aktionsradius 1000 km! Die Baureihenbezeichnung setzt sich wie folgt zusammen: VT = Verbrennungs(motor)-Triebwagen. Die 18 × 100 = 1800 PS sind die Antriebsleistung. 16 × 10 = 160 km/h sind die Höchstgeschwindigkeit und 01, 02 und so fort sind die Zähl- (Ordnungs-) Nummern. Gebremst wird mit einer elektropneumatisch gesteuerten Doppelklotzbremse und (bei Gefahr) mit Magnet-Schienenbremse.

In den Triebwagen sind zusätzlich untergebracht (je) 1 Gepäckabteil, 1 Dienstabteil, 1 Großraum mit 12 drehbaren Doppelsitzen, deren Rückenlehnen verstellbar sind, 1 Toilette, 1 Heizkesselraum für die Warmwasserheizung und -versorgung.

Ein Mittelwagen enthält außer 3 Abteilen 2. Klasse einen Speiseraum für 23 Gäste, die Küche und die Anrichte. Weitere Ausstattung: Kühlschränke, Tiefkühltruhe, Schränke für Geschirr und Wäsche, Kaffeemaschine u. dgl. mehr.

Der Mittelwagen 1. Klasse bietet den Reisenden Polstersitze, die sich in Schlaflager umwandeln lassen.
In allen Abteilen sind Klapptische angeordnet. Die Fenster sind in Alu gerahmt, die Beleuchtung geschieht mittels Leuchtstoffröhren, und eine Warmwasseranlage versorgt Toiletten und Waschräume.
Eine Zugfunkanlage komplettiert die komfortable Einrichtung. Der gesamte Zug hat 157 Plätze. Er hat eine Masse (leer) von etwa 210 t.
Erwähnt sei noch, daß in andere Züge 2 Diesel von je 1000 PS eingebaut werden. Auch sollen 5teilige Züge gebaut werden (etwa 121 m lang, Masse etwa 249 t).

Bernhard Brettschneider, Görlitz

ARBEITSTEILUNG ZWISCHEN BW UND RAW

Technische Stationen für die Unterhaltung und Erhaltung von Lokomotiven

Nach schwer verrichtetem Dienst muß eine Lokomotive, bevor sie abgestellt wird, für den nächsten Dienst wieder hergerichtet werden. Dazu sind technische Anlagen erforderlich. In einem Bahnbetriebswerk (Bw) sind diese Voraussetzungen gegeben. Das Bw ist verantwortlich für den betrieblichen Einsatz der Lok, ihre Pflege und Unterhaltung. Ferner gehören zu den Aufgaben eines Bw der Betrieb, die Aufsicht und Unterhaltung der technischen Anlagen und die Aufsicht über einen oder mehrere auswärtige, kleinere Lokomotivbahnhöfe, die zum Bw-Bezirk gehören.

Im Bw werden also die Lokomotiven in dem Sinne nur unterhalten. Anders ist dies bei Reichsbahnausbesserungswerken (RAW).
Im RAW wird die Lok aufgearbeitet. Wird also im Bw die Lok **unterhalten,** so wird sie im Gegensatz dazu im RAW **erhalten.**
Jede Lok hat dabei ihren Plan über die Aufarbeitung ihrer einzelnen Bauteile. Die zeitliche Regelung (Fristen-Plan) sieht dabei verschiedene Instandsetzungsarten vor, die in sogenannte Schadgruppen eingeteilt werden:

Die **Bedarfsausbesserung** hat die Schadgruppe L 0. Sie ist zeitlich im Erhaltungsplan der Lok nicht verzeichnet, denn sie tritt nur bei plötzlichen größeren Schäden oder Mängeln in Anwendung, wenn durch die Schäden die Lok ausfällt. Eine L 0 wird z. B. erforderlich bei Entgleisungen oder Zusammenstößen, bei Rahmen- oder Stangenbruch, bei Rissen im Kessel oder in der Feuerbüchse. Eine L 0 kann je nach Größe des Schadens in einem Bw oder einem RAW ausgeführt werden. Unter **Betriebsausbesserung** (Schadgruppe L 1) sind die im Bw auszuführenden Ausbesserungen an den Planausbesserungstagen und die sonstigen im Betrieb notwendig werdenden Ausbesserungen zu verstehen.
Die **Zwischenausbesserung** (Schadgruppe L 2) richtet sich im Gegensatz zu den Schadgruppen L 1, L 3 und L 4 nicht nach festgelegten Fristen, sondern vor allem nach der Laufleistung der Lok. Bei Lokomotiven aus dem schweren Schnellzugdienst oder sonstigem besonders schweren Dienst, z. B. Langstrecken- und Steilstreckendienst sowie Schwerlastzugbewegung, können zwischen einer L 3 **(Zwischenuntersuchung)** und einer L 4 **(Hauptuntersuchung)** zwei Zwischenausbesserungen (L 2) erforderlich werden.
Die Zwischen- und Hauptuntersuchung (L 3 und L 4) müssen nach der BO § 43 I zu gesetzlich festgelegten Fristen erledigt werden. Lokomotiven und Tender müssen, abgesehen von den zugelassenen Abweichungen, mindestens alle 5 Jahre einer Hauptuntersuchung und alle 3 Jahre einer Zwischenuntersuchung unterzogen werden.
Bei den Schadgruppen L 2, L 3 und L 4 werden die Lokomotiven dem RAW zugeführt. Eine L 2 kann in einem Bw durchgeführt werden, wenn dieses über die erforderlichen technischen Anlagen und entsprechende Fachkräfte verfügt.

In der folgenden Aufstellung tritt die Arbeitsteilung zwischen Bw und RAW deutlich hervor:

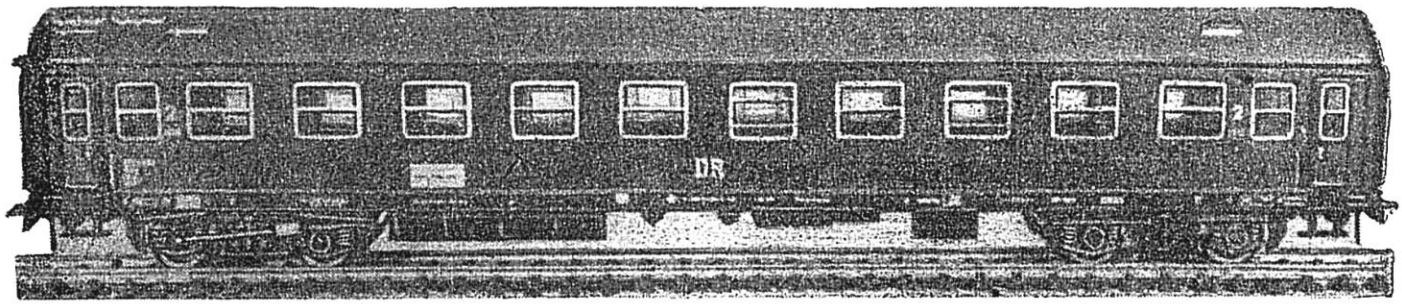
Instandsetzungsart	Schadgruppe	Durchführendes Werk
Bedarfsausbesserung	L 0	RAW oder BW
Betriebsausbesserung	L 1	BW
Zwischenausbesserung	L 2	RAW oder BW
Zwischenuntersuchung	L 3	RAW
Hauptuntersuchung	L 4	RAW

Während im Bahnbetriebswerk alle der dort beheimateten Lokomotiven bearbeitet werden, spezialisieren sich die RAW auf einzelne Loktypen, d. h., jedes RAW hat einzelne oder mehrere Loktypen zum Aufarbeiten.

Diese planmäßige kontinuierliche Arbeitsteilung zwischen den beteiligten Werken, aber auch die tägliche Arbeit des Personals auf der Lokomotive dienen der Werterhaltung und der Verlängerung der Lebensdauer.

Klaus Schlobohm

5 MERKMALE BEI SCHICHT-MODELLEN



Aus der Serie der neuen Reisezugwagen, Typ B 4 ge, 2. Klasse

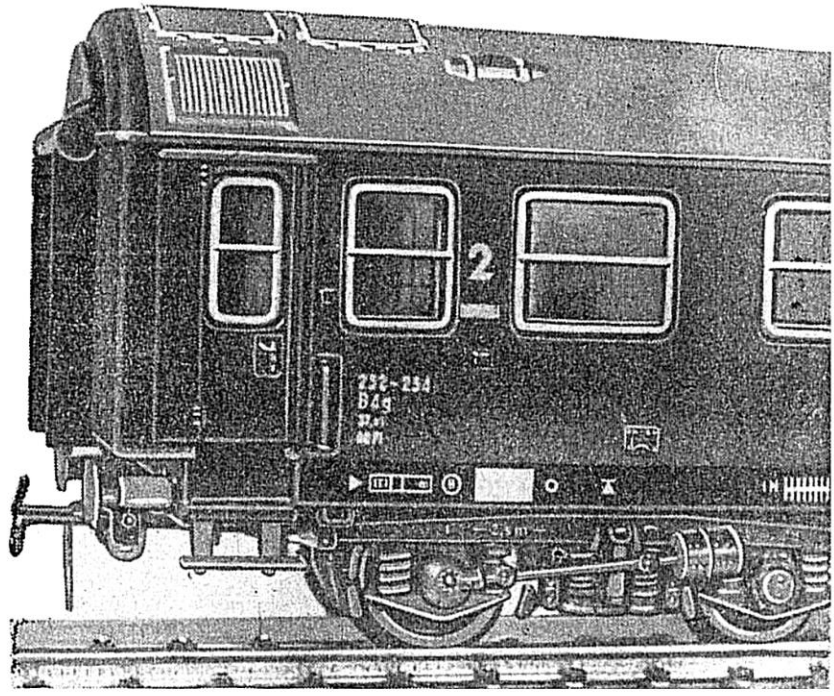
Hervorragende Detaillierung

Vorbildgetreue Drehgestelle

Patentierte Beleuchtungs-einrichtung

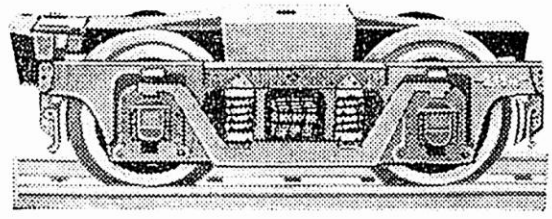
Inneneinrichtung

Gute Laufeigenschaften



GERHARD SCHICHT . FEINMECHANIK . DRESDEN

SCHICHT

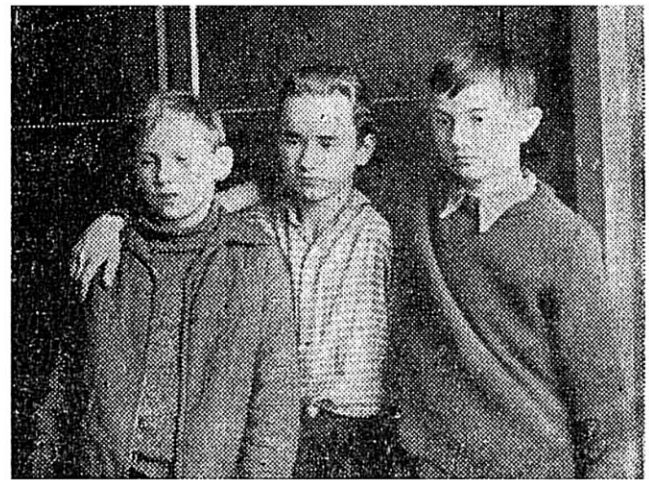


VON DER TT-GROSSANLAGE „LEIPZIG-PLAGWITZ" IN DER HELMHOLTZ-OBERSCHULE

Schon mehrere Monate beschäftigen sich erfahrene Modelleisenbahner und Oberschüler mit diesem großen Projekt, dessen Verwirklichung bisher durch unvorhergesehene und zum Teil schon erwähnte Schwierigkeiten nur langsam voranging. Da diese nunmehr überwunden sind, erachten wir es für notwendig, die Modellbahnfreunde, die sich mit ähnlichen Projekten befassen, über einige, bisher noch nicht genannte Ursachen der gewissen Bauverzögerung aufzuklären.

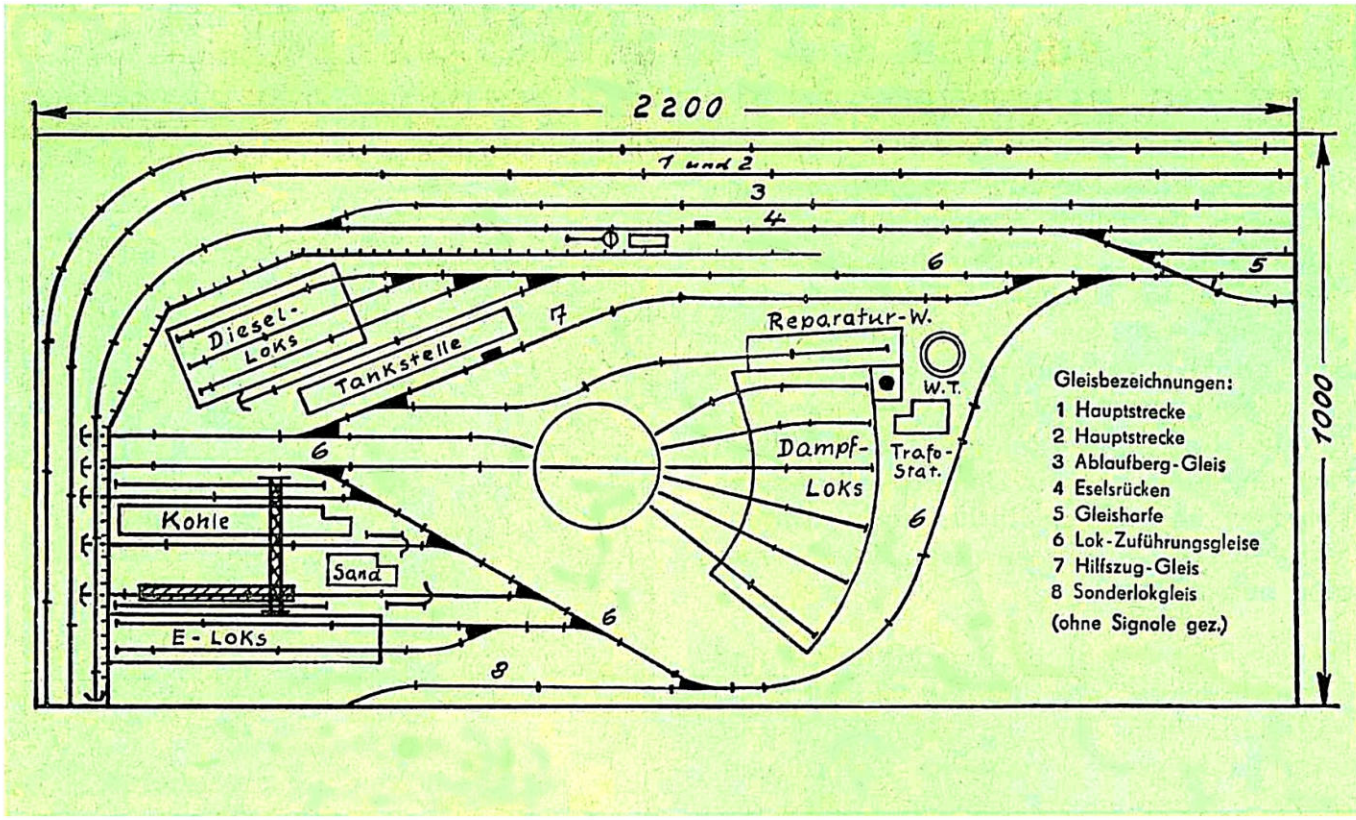
In erster Linie war es das **Material- und Finanzproblem,** das infolge des großen Materialbedarfs von etwa 150 m TT-Gleisen, etwa 80 Weichen, mehreren Kreuzungen, 20–25 Entkupplungsgleisen und vielen anderen Zubehörteilen, nicht leicht gelöst werden konnte. Der tatkräftigen Unterstützung des GHG Möbel-Kulturwaren-Sportartikel Leipzig und der Firmen Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, Auhagen, Marienberg, und VEB OWO ist es zu danken, daß der Bau seit einiger Zeit zügig voranschreitet! Noch eine Ursache der Verzögerung war bei einigen anfangs begeisterten Mitarbeitern **der Mangel an den Eigenschaften, die Modelleisenbahner und Modellbauer überhaupt auszeichnen, nämlich Geduld und Beharrlichkeit!** Auch diese hemmende Erscheinung konnten wir überwinden. Bei dieser Gelegenheit möchten wir allen Modellbahnfreunden unsere Erfahrungen, die wir mit Schülern auf diesem Gebiet gemacht haben, vermitteln.

Schüler unter 12 Jahren sind im allgemeinen als Mitarbeiter beim Bau von Modelleisenbahnanlagen nicht geeignet, da sie den Ernst der gestalteten Beschäftigung noch nicht erfassen können und nur im Spiel ihre Befriedigung finden. Diese Erkenntnis machte sich auch die Schuldirektion zu eigen. Bei richtiger Anleitung sind die meisten der älteren Schüler in fast allen vielseitigen Arbeiten gewissenhaft und verläßlich. Einige der Besten haben wir auf dem Bild festgehalten.

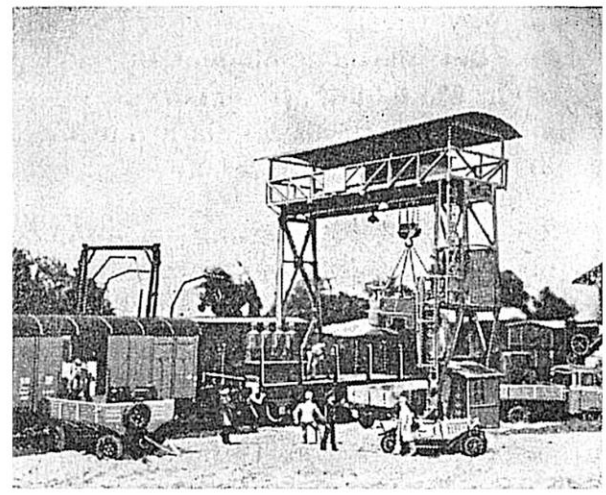


Nach wie vor halten wir an unserer Meinung fest, **daß der polytechnische Unterricht mit seinen Erziehungsmomenten nicht nur während des Baues selbst, sondern erst recht in hervorragender Weise nach der Fertigstellung, bei einem dem Vorbild entsprechenden Fahrbetrieb gewährleistet ist!** Deshalb keine Lehranlage, bei der alle Betriebsvorgänge von selbst durch Vollautomatisierung ablaufen, sondern eine solche, die zwar teilweise eine automatische Funktion aufweisen kann, in der Hauptsache aber so eingerichtet ist, daß der Fahrbetrieb an den Stellpulten (Stellwerken) geregelt wird! Diese Tätigkeit, ausgeführt von Jugendlichen, fördert ohne Zweifel im polytechnischen Sinne Denkvermögen, Aufmerksamkeit, Gewissenhaftigkeit und Entschlußkraft!

Nach der Bereinigung der genannten Schwierigkeiten haben wir in mannigfaltiger Hinsicht gute Fortschritte gemacht. Fest verlegt, z. T. verlötet, mit allen notwendigen Trennstellen für Signale und sonstige Abschaltungen versehen sind bis jetzt **115 m Gleise, 60 Weichen, 6 Kreuzungen und 12 Entkupplungsgleise.** Die große, doppelgleisige Hauptstrecke Leipzig Hbf.–Saalfeld ist nunmehr soweit fertiggestellt, daß schon einige Male Versuchsfahrten im Zweizugbetrieb mit langen Zügen zufriedenstellend verliefen. Sämtliche, dem Gleisplan ent-



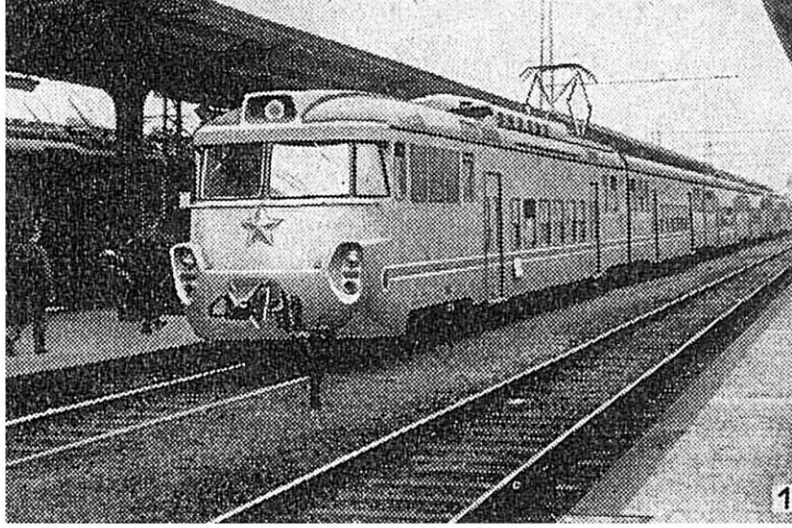
sprechende Gleisanlagen des Personen- und z. T. auch des Güterbahnhofes Leipzig-Plagwitz sind ebenfalls fest verlegt. Der versteckte Umkehrbahnhof mit Kehrschleife ist schon seit längerer Zeit fertig, die Nebenstrecke Leipzig-Plagwitz–Pörsten bis etwa zur Hälfte. Zur Zeit sind wir dabei, die Gleise des Auflaufberges, der Gleisharfe und der Rangiergleise zu verlegen. Inzwischen geht auch das umfangreiche Bahnbetriebswerk (Bw) seiner Vollendung entgegen. Der 6ständige Dampflokschuppen mit Reparaturwerkstatt steht. Die elektrotechnisch voll funktionierende Drehscheibe – verbesserte Konstruktion des Verfassers – ist ebenfalls eingebaut, so daß schon jetzt Lokfahrbetrieb möglich ist. Die benötigten Gleise sind ebenfalls verlegt. Vorgesehen sind noch zwei Lokschuppen, je einer für Diesel- und E-Loks. Ein durchgehender großer Kran der Bekohlungsanlage soll ebenfalls elektromagnetisch funktionieren. Den bisherigen Bauzustand des Bw zeigen Skizze und Foto. Da die Drehscheibe des Verfassers (Heft 2/1962 des Informationsdienstes) in vielen Modelleisenbahnerkreisen Interesse gefunden hat, wird in einem der nächsten Hefte die verbesserte Motor-Drehscheibe genauestens erklärt. Leider sind von der ersteren Drehscheibe keine Druckunterlagen mehr vorhanden, so daß viele Wünsche noch nicht erfüllt werden konnten. Ebenso erscheint demnächst eine Beschreibung des für das Bw benötigten Gleisbildstellwerkes, welches ein ehemaliger Oberschüler der Helmholtz-Oberschule und jetziger Elektrolehrling, Wolfgang Felber, entwickelte. **K. We.**

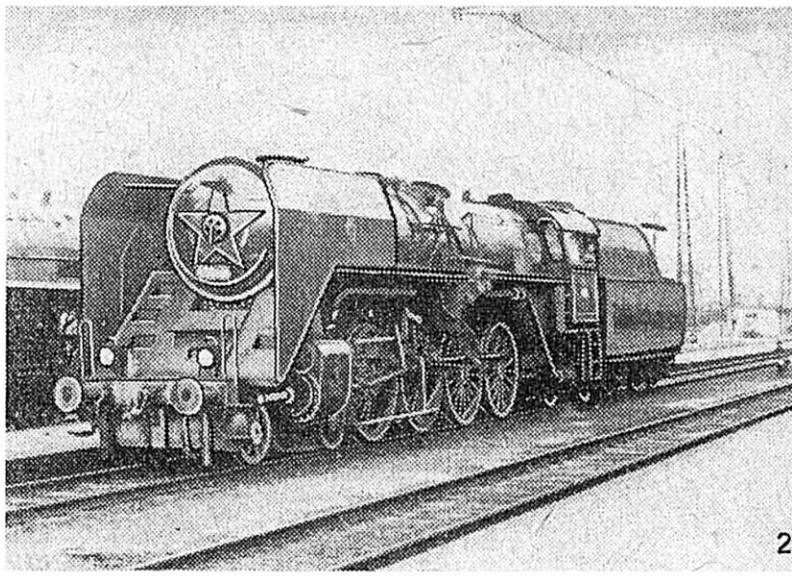


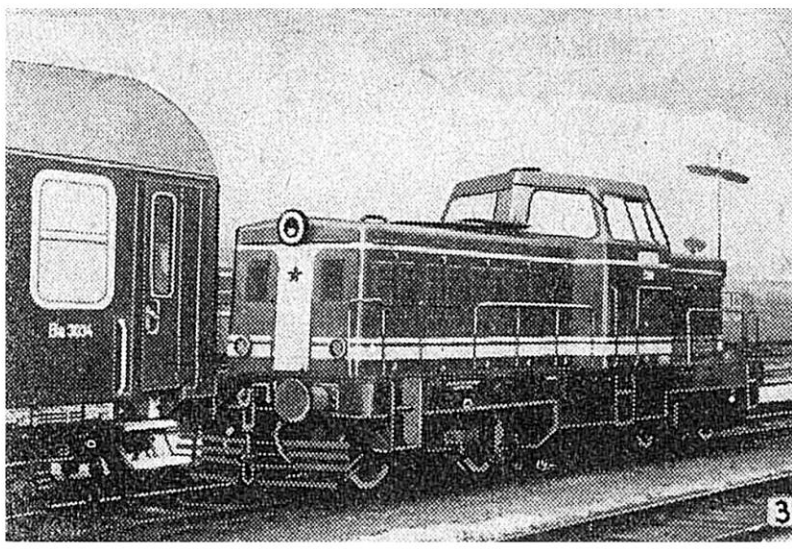
Schwere Lasten werden in Kluge(r) Art gehoben

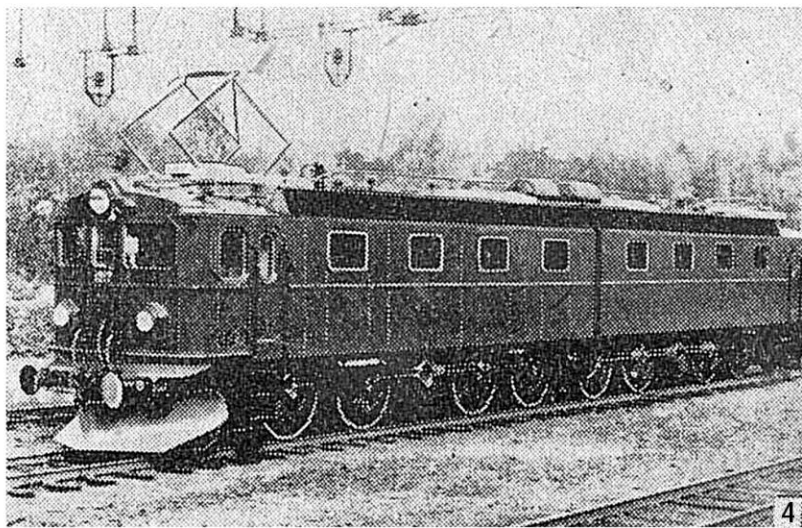
EISENBAHN International

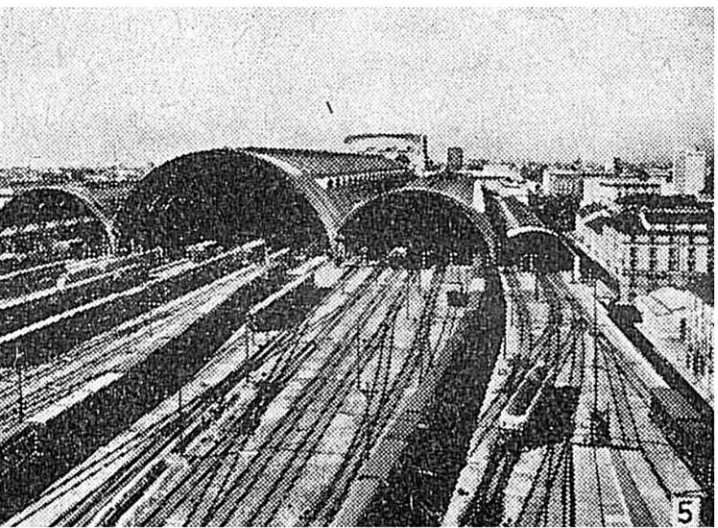
1. Elektrischer Nahverkehrstriebzug der CSD
2. Schwere Schnellzuglok der CSD, Baureihe 498
3. Dieselrangierlok der CSD, Baureihe T 444
4. E-Lok Typ DM der SJ mit gummigefederten Rädern
5. Milano, Hauptbahnhof (Italien)











Dieser Ruf ist seit etwa 60 Jahren bei allen großen Nationen, die Seefahrt betreiben, schon des öfteren erschallt. Seit dieser Zeit werden einsatzfähige U-Boote gebaut und gefahren.

Die Erfindung des Dieselmotors machte den Bau von U-Booten erst möglich, weil durch diese Motoren gute Leistungen erzielt werden konnten. Die U-Boote wurden zu einem brauchbaren Seefahrzeug entwickelt.

Viele Jahre sind vergangen, seit 1851 der Deutsche namens Bauer im Kieler Hafen mit seinem Brandtaucher den ersten Tauchversuch unternahm. Der Fabel nach soll Bauer, erbittert über die Blockade der dänischen Schiffe vor der schleswig-holsteinischen Küste, einen Weg gesucht haben, um den dänischen Schiffen das Kreuzen vor dem Kieler Hafen zu verleiden. Ein Beschuß mit Artillerie blieb wirkungslos wegen der damalig zu geringen Reichweite der Geschütze. Bei einem Gang im Hafen soll er durch das Auf- und Untertauchen eines Seehundes die erste Anregung zum Bau eines Seefahrzeuges, das auch unter Wasser fahren konnte, erhalten haben. Mit Hilfe dieses Fahrzeuges sollten Sprengkörper an Schiffe angebracht und diese dadurch versenkt werden. Nach anfänglich guten Ergebnissen stellten sich aber doch technische Mängel an dem Wasserfahrzeug ein, und die Erfindung des Seehundes, wie ihn Bauer selbst nannte, wurde nicht weiterentwickelt. Eine originalgetreue Nachbildung dieses ersten Bootes ist im August 1965 im deutschen Armee-Museum im neuen Garten in Potsdam aufgestellt worden. Die Umrisse zeigen stark vergrößert einen Seehund. Angetrieben wurde das Boot durch ein großes Tretrad, das von zwei Mann in Bewegung gesetzt wurde. Die Welle führte dann außenbords zu einer Schiffsschraube.

ALARM – TAUCHEN!

Charakteristische Merkmale des modernsten U-Boot-Baues sind auch schon an diesem Brandtaucher zu erkennen. So wird der Tauchvorgang durch Fluten von Wasser und das Auftauchen durch Lenzen bewerkstelligt.

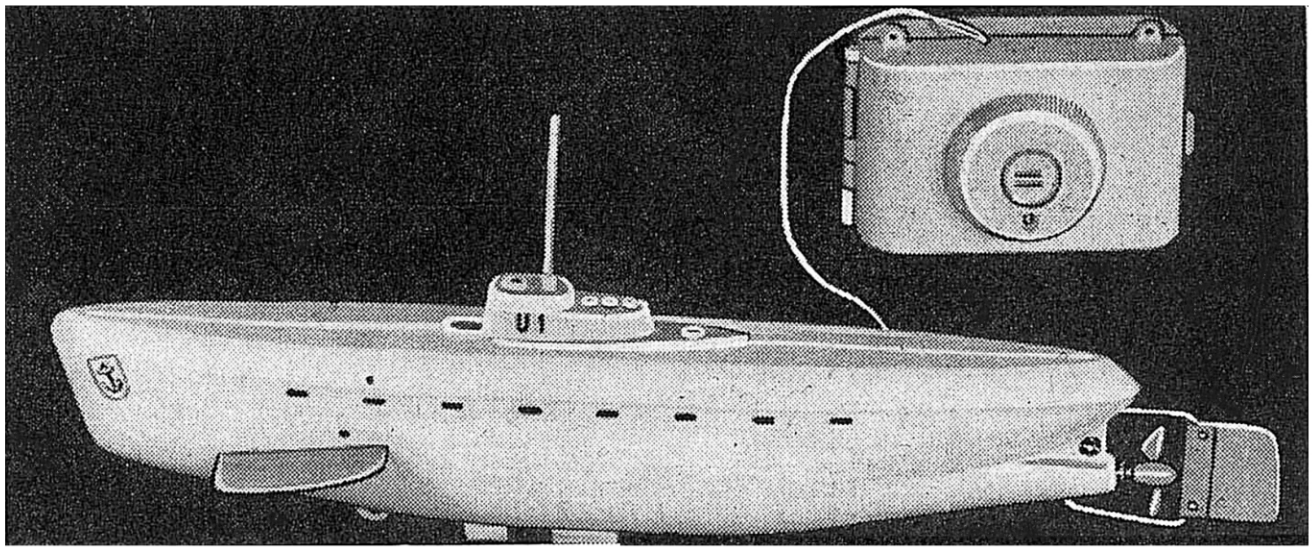
Durch die friedliche Anwendung der Atomkraft ist insbesondere die SU in der Lage, jetzt große Forschungs-U-Boote zu bauen, die geeignet sind, den Meeresgrund zu erforschen und die reichen Schätze, die dieser bietet, der Menschheit nutzbar zu machen.

Angeregt durch die früheren Entwicklungen unternahmen unsere Spielzeugbauer schon mehrmals Versuche, ein brauchbares tauchfähiges Wasserfahrzeug zu konstruieren.

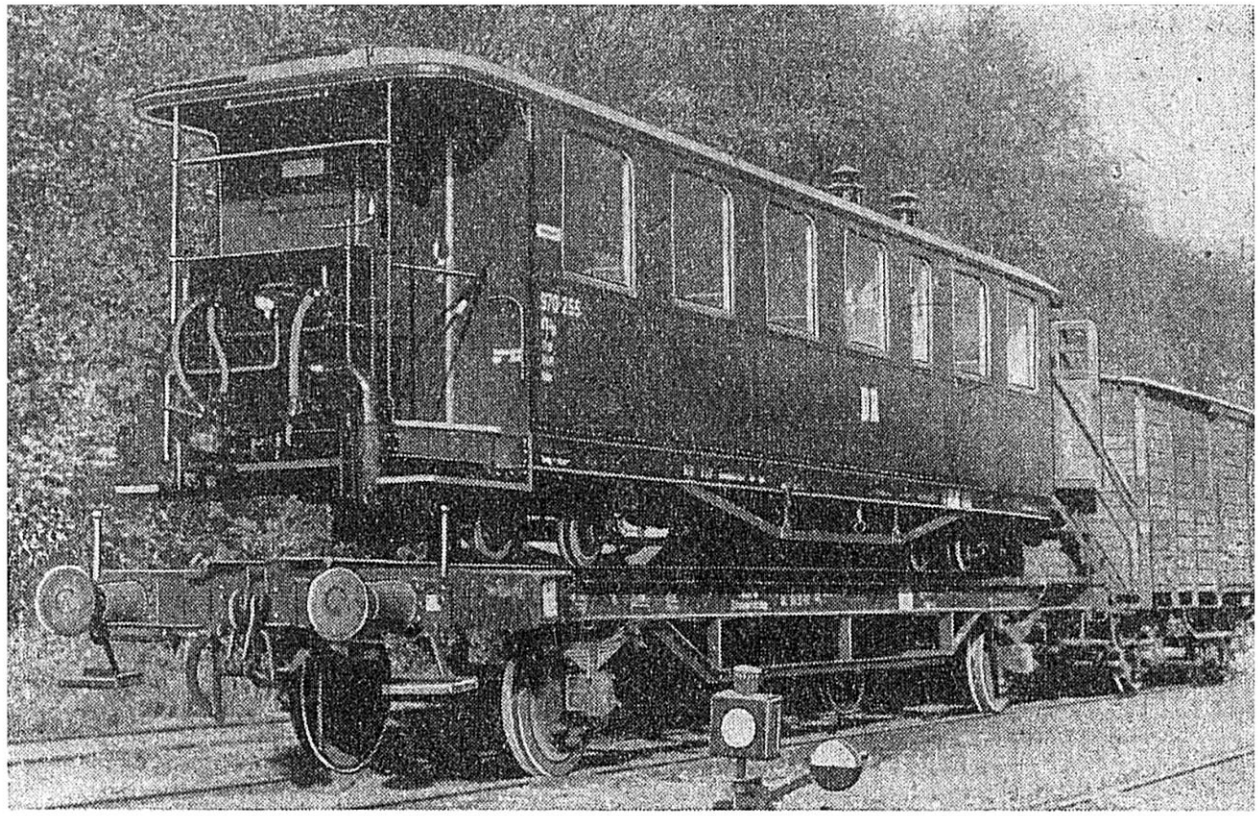
Auch hier traten viele Fehlentwicklungen im Laufe der Zeit auf. So zeigte einmal die PGH „Spielzeugland", Mengersgereuth-Hämmern/Thür., ein tauchfähiges Boot, bei dem der Tauchvorgang durch Füllen und Leeren eines Gummibalges hervorgerufen wurde. Das Füllen und Leeren wurde durch eine Welle, die mit der Antriebsschraube in Verbindung stand, bewerkstelligt. In der Praxis bewährte sich aber auch diese Entwicklung nicht.

Zur Leipziger Herbstmesse 1965 zeigte uns der VEB Spielwaren Eisfeld ein tauchfähiges Wasserfahrzeug mit Antrieb durch einen Elektromotor. Um gleich vorweg zu bemerken, ist der Tauchvorgang bei diesem Boot nicht durch Füllen mit Wasser hervorgerufen, so daß laufend ein Auftrieb besteht. Zum Boot gehört ein sogenanntes Kommandogerät, das die Kraftquelle – 2 Monozellen – aufnimmt. Mittels des Kommandogerätes lassen sich 3 Geschwindigkeitsstufen für die Vor- und auch für die Rückwärtsfahrt einstellen. Bevor das Boot zu Wasser gebracht wird, müssen von Hand aus sowohl das Seiten-, als auch die Tiefenruder eingestellt werden, um dem Boot die entsprechende Fahrt- und Tauchrichtung zu geben. Der Tauchvorgang wird durch die auf die Tiefenruder wirkenden Hubkräfte hervorgerufen. Je nach der Einstellung des Tiefenruders (3 Stellungen) erfolgt die Tauchtiefe. Das schnellere Tauchen wird durch die höchste Geschwindigkeitsstufe bewirkt. Der Tauchbeginn liegt bereits schon bei der 2. Geschwindigkeitsstufe. Das Auftauchen erfolgt durch Abschalten des Motors. Dadurch, daß kein Wasser in das Boot eindringt, fallen die Vorgänge des Lenzens weg. Eine weitere Sicherheit vor einem eventuellen Unterwasserverlust des Bootes ist durch das Steuerkabel gegeben, welches aus 5 m langem hochflexiblem Material besteht. Der Bootskörper selbst besteht aus schlagfestem Polystyrol. Der Bootskörper kann geöffnet werden, so daß dadurch ein schnelleres und leichtes Austrocknen des Sickerwassers, das durch den Wellentunnel in den Bootskörper eindringt, ermöglicht wird. Die Motorzelle und auch die Luftkammern können bei notwendig werdenden Reparaturen leicht und schnell ausgetauscht werden. Selbst das Kommandogerät kann vom Boot abgeklemmt und für andere Spielzeugantriebe verwendet werden.
Es ist zu erwarten, daß diese Entwicklung eine willkommene Bereicherung unserer Wasserspielzeuge darstellt, da hier von dem bisher üblichen Wasserspielzeug weit abgegangen wird. Die beigefügte Abbildung des Tauchbootes mit Kommandogerät läßt vermuten, daß dieses nicht das einzige dieser Art sein wird, denn es ist anzunehmen, daß dem Tauchboot mit der Bezeichnung „U 1" weitere, noch andere Funktionen ausführende Boote folgen werden.

Das U-Boot hat eine Länge von etwa 340 mm, die Breite beträgt etwa 85 mm und die Höhe des Bootskörpers einschließlich Kommandobrücke ohne Sehrohr 80 mm und wird bereits im Frühjahr zu einem EVP von 34,50 MDN im Einzelhandel angeboten.

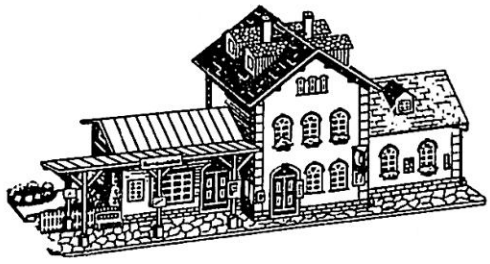


Eine weitere Entwicklung eines Tauchbootes wurde vom VEB Prefo Dresden durchgeführt. Außer dem zur Messe gezeigten Muster können zur Zeit noch keine näheren Angaben über Funktion und Wirkungsweise gemacht werden. Bis jetzt ist nur bekannt, daß im Boot eine Programmsteuerung eingebaut ist. Es wird nicht über ein Kabel ferngesteuert, sondern bewegt sich nach der Programmsteuerung frei im Wasser. Der Bootskörper ist etwa 50 cm lang und hat ebenfalls bewegliche Seiten- und Tiefenruder. Der Tauchvorgang wird durch Fluten und das Auftauchen durch Lenzen hervorgerufen. **W. Müller**

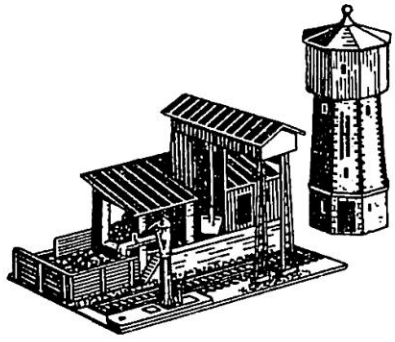


Huckepack mit einem „kranken" Schmalspurwagen der DR der Strecke Zittau–Oybin auf dem Wege zum RAW.

IHR FACHGESCHÄFT FÜR MODELLEISENBAHNEN UND POLYTECHNISCHE ELEKTRO-SPIELWAREN



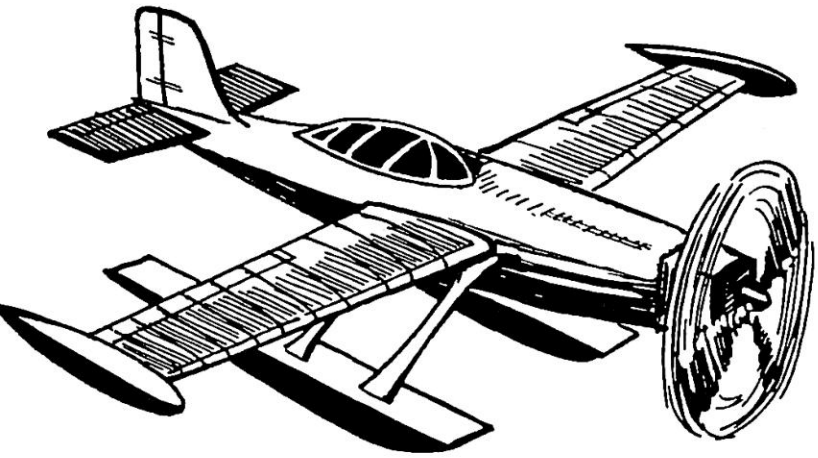
LEIPZIG O 5
ERNST-THÄLMANN-STRASSE 83



KONSUM
GENOSSENSCHAFT
LEIPZIG-NORDOST . VST 3134/709

WIR FÜHREN ERZEUGNISSE DER FIRMEN

PIKO, ZEUKE, HERR, GÜTZOLD, SCHICHT, STADTILM, OWO, RARRASCH, AUHAGEN, U. A.



hobby-

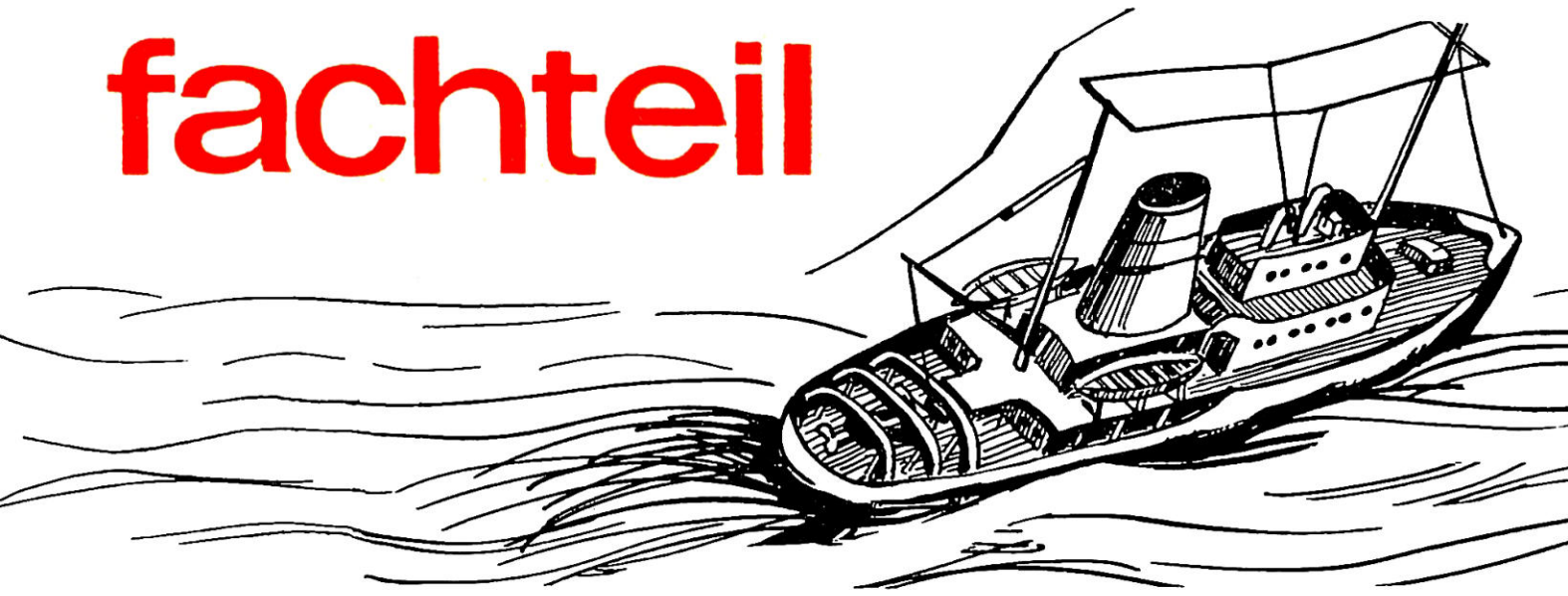
❶ ERFAHRUNGEN BEIM AUFBAU UND FLUG DES GUMMIMOTORFLUGMODELLS „COMBI"

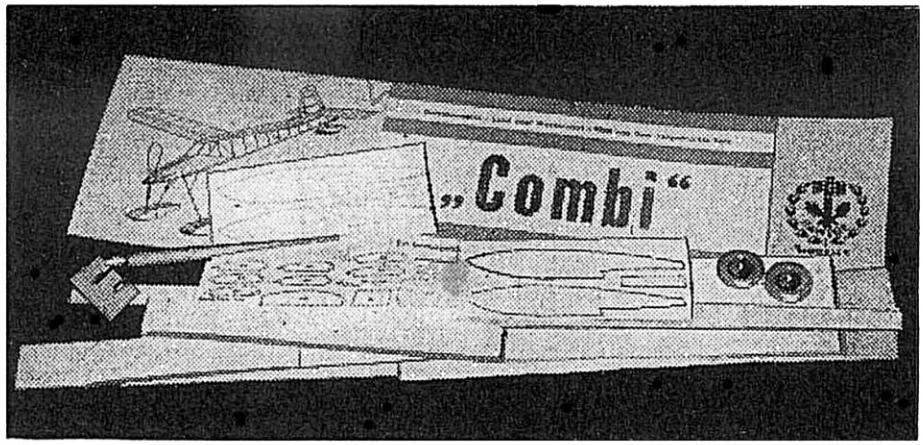
So mancher Abend war notwendig, um das hier beschriebene Flugmodell fertigzustellen. Sehr positiv ist der genau gezeichnete Plan und die wirklich in allen Details durchdachte Konstruktion.

Für das Leistenschneiden empfiehlt sich, eine Feinsäge zu benutzen, um am Stahllineal entlang zu schneiden. Ein Stück Sandpapier auf einem ebenen Brett aufgeklebt, dient als Schleifunterlage, um das genaue Maß herzustellen. Für den Rippenbau empfiehlt sich folgende Methode:

Man schneidet sich aus 1 mm starkem Sperrholz eine Musterrippe, einschließlich der Einschnitte, und schneidet danach jede Rippe einzeln aus Balsaholz aus. Man kann auch mehrere kleine Stücke Balsa zu einem Block zusammenleimen, dann von jeder Seite eine Musterrippe gegenleimen und danach diesen gesamten Rippenblock bearbeiten. Aber nur ganz wenig Leim angeben! Das geht ebenfalls sehr gut. Beim Zusammenbau des Tragflügels muß darauf geachtet werden, daß der obere Holm etwa 2 mm tiefer liegt. Der Oberholm darf später beim Bespannen nicht mit Leim bestrichen werden. Das gleiche gilt für das Höhenleitwerk. Die Endleisten müssen vor dem Zusammenbau in der nach Zeichnung spitzen Form gearbeitet werden. Die Einschnitte für die Rippen fertigt man am besten mit einem Metallsägeblatt oder mit einer entsprechenden Schlüsselfeile. Zum Zusammenbau der Teile benutzt man vorteilhaft Stecknadeln mit Glasköpfen. Um den Bauplan zu schonen, legt man am besten durchsichtiges Papier darüber. Ein ebenes Brett ist natürlich Voraussetzung für einen sauberen Aufbau. Beim Aufbau des Rumpfes ist darauf zu achten, daß beide Seitenteile gleich werden. Ebenfalls sind die Stege gleich zweimal zu schneiden, damit man immer gleiche Längen hat. So wird der Rumpf auch gerade. Alle

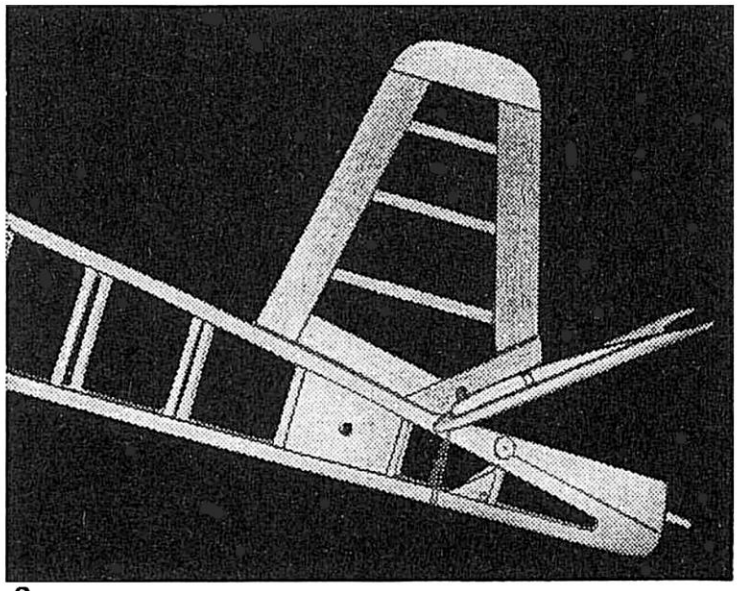
fachteil



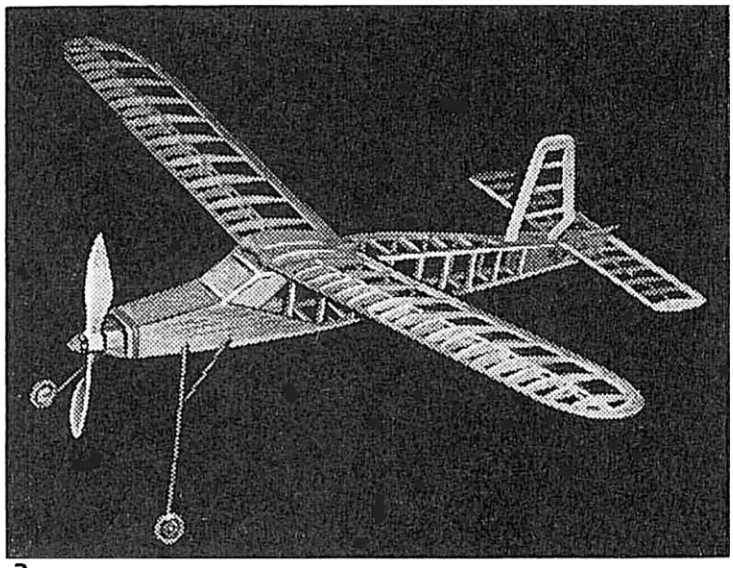


1

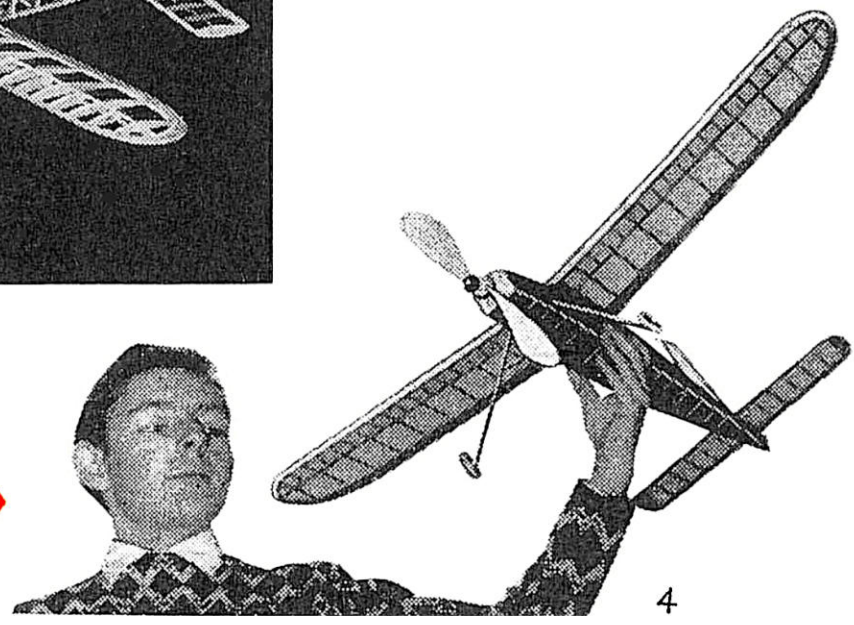
DER Combi FLUG BAU KASTEN



2



3



4

Teile müssen natürlich gut verleimt sein. Sehr sorgfältig sollte man die Teile für die Befestigung des Gummimotors am Rumpfende einleimen. Sehr viel Zeit sollte man sich für das Verputzen aller Bauteile nehmen. Für ein späteres sauberes Aussehen des Modells und nicht zuletzt für die Flugleistung ist das entscheidend. Hierzu eignen sich sehr gut eine Sandpapierfeile oder ein Schleifklotz. Achten Sie auf die im Plan angegebenen Schnittdarstellungen. Aus diesen ist viel zu erkennen.
Noch zum Bespannen: Als Leim benutzen wir Zelleim. Am besten ist natürlich, wenn man Japan-Papier zur Verfügung hat. Besuchen Sie, wenn Sie Gelegenheit haben, eine Gruppe der GST. Hier wird man Sie sicherlich unterstützen.
Vor dem zwei- bis dreimaligen Anstrich mit Spannlack müssen alle Teile mit einem Zerstäuber leicht gewässert werden, das strafft die Bespannung. Danach sind alle Teile sorgfältig aufzuspannen, um einen Verzug zu vermeiden. Somit wäre das Modell eigentlich fertig.
Zum Einfliegen warten wir am besten windstilles Wetter ab. Es empfiehlt sich, genau nach der Bauanleitung vorzugehen. Dann kann eigentlich nichts schiefgehen. Der Schwerpunkt muß genau stimmen. Bei dem von mir gebauten Modell waren etwa 20 g Blei erforderlich. Man leimt es am besten im Rumpf am Kopfspant sauber ein. Ich hatte kaum Schwierigkeiten beim Einfliegen und konnte schon nach kurzer Zeit schöne Flüge ausführen. Wenn das Modell eingeflogen ist, ist die Thermikbremse nicht zu vergessen! Auch eine Anschrift am Modell ist oft sehr wichtig, um den „Ausreißer" wiederzubekommen. Leider konnte ich noch keine Wasserstarts ausprobieren, denn dazu ist ja jetzt das Wetter nicht geeignet. Der Baukasten ist in den Fachgeschäften Modellbau erhältlich.
Hals- und Beinbruch wünscht

Kurt Seeger

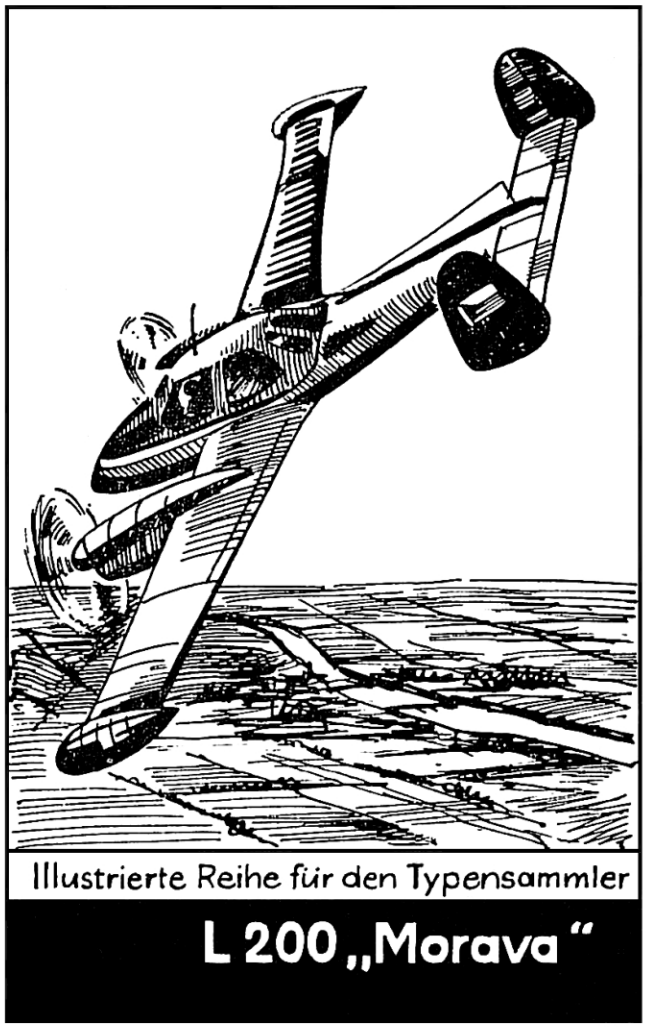
❷ SCHRIFTENREIHE

Illustrierte Reihe für den Typensammler

Mit diesem Beitrag möchten wir unsere Bastlerfreunde und Bauplan-Sammler von Variant-Modellen mit internationalen Flugzeugtypen bekanntmachen.
Seit einiger Zeit werden in unseren Bastlergeschäften die Hefte „Illustrierte Reihe für den Typensammler" angeboten. Diese Hefte geben einen konkreten Abriß verschiedener internationaler Flugmodelltypen wieder. Die Markierung eines jeden einzelnen Types ist so gehalten, daß auch der „Nichtfachkundige" sich einen genauen Überblick über die einzelnen Typenarten, z. B. Sport- und Reiseflugzeuge, Transport-, Wasser- und Segelflugzeuge, Schul-, Jagd- und Bombenflugzeuge, Aufklärer usw. verschaffen kann. So werden in anschaulicher Weise die genauen Maße, Transportraum, Besatzungsstärke, maximale Reichweite, Triebwerksarten und deren Leistungen beschrieben.

Jedes Heft ist reich illustriert und gibt Aufschluß über den technischen Aufbau sowie die Entwicklung eines jeden Flugzeugtyps. Außerdem ist jedes Heft mit DIA-Positiven ausgestattet, mit denen Baupläne in den Maßstäben 1 : 25, 1 : 40, 1 : 50, 1 : 87, 1 : 100 und 1 : 125 hergestellt werden können. Hierbei sei noch erwähnt, daß bei den Maßstäben 1 : 87 und 1 : 100 unsere Modelleisenbahnfreunde und Bastler zu einem modellgerechten Flugzeug für den Flugplatz auf ihrer Modelleisenbahn-Anlage gelangen.

Für den Typensammler sowie Flugmodell-Bastler sind diese Hefte einmal ein wertvolles Nachschlagewerk und zugleich in Form der DIAs ein Bauplan, die das Sortiment an Flugmodellbauplänen mit neuen Typen wesentlich bereichern.
Die in jedem Heft befindliche Bauanleitung gibt konkret darüber Aufschluß, wie der Bauplan anzufertigen und wie der Bau jedes Flugmodells vorzunehmen ist. Auch der farbige Anstrich des Modelles wird genau beschrieben, das gleiche trifft auf die Dekoration mit den verschiedenen internationalen Hoheitszeichen zu.



Jede dieser Schriftenreihe ist zum Preise von 1,50 MDN in unseren einschlägigen Bastlergeschäften erhältlich. Wir wünschen jedem Bastler beim Bau eines dieser Modelle der „Illustrierten Reihe für den Typensammler“ viel Erfolg. Nachstehend aufgeführte Hefte werden gegenwärtig in unseren Fachgeschäften für Modellbau- und Bastlerartikel angeboten:

Heft 7 L 60 „Brigadyr“
Sport- und Arbeitsflugzeug (ČSSR)

Heft 8 „Lockheed PV 2“
Seekampfflugzeug (USA)

Heft 9 „Jak 24“
Tandem-Hubschrauber (UdSSR)

Heft 10 „Saab 32“, Lansen
Erdkampfflugzeug (Schweden)

Heft 11 M 7/46 „Sea Hawk“
Seekampfflugzeug (GB)

Heft 12 L 200 „Morawa“
Sport- und Reiseflugzeug (ČSSR)

Heft 13 Z 226 „Trener“
Schul- und Sportflugzeug (ČSSR)

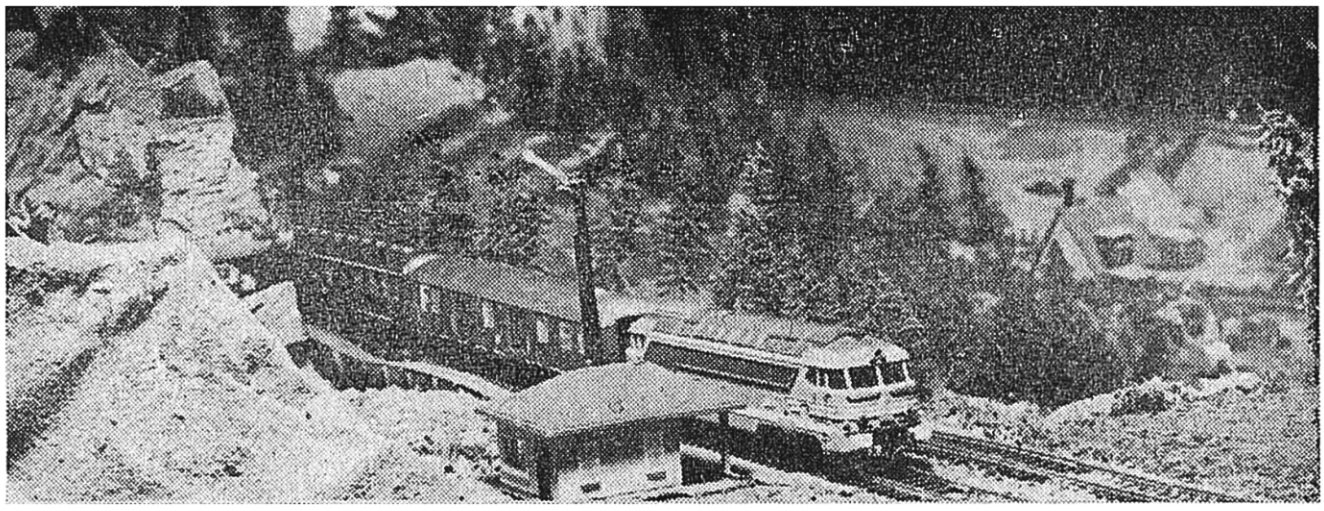
Heft 14 Mil Mi-4
Hubschrauber (UdSSR)

Heft 15 OV-L A „Mohawk“
Erdkampf- und Aufklärungsflugzeug (USA)

Heft 16 L-29 „Delfin“
Jagdflugzeug mit Strahltriebwerk (ČSSR)

Weitere Neuerscheinungen sind in Vorbereitung.

Birnbaum/Voigt

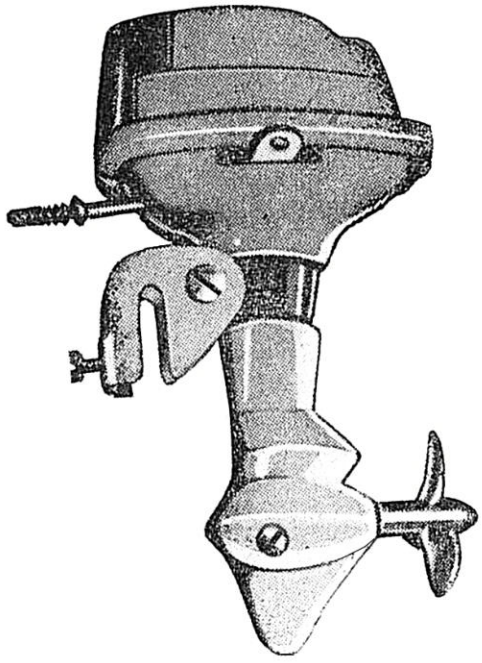


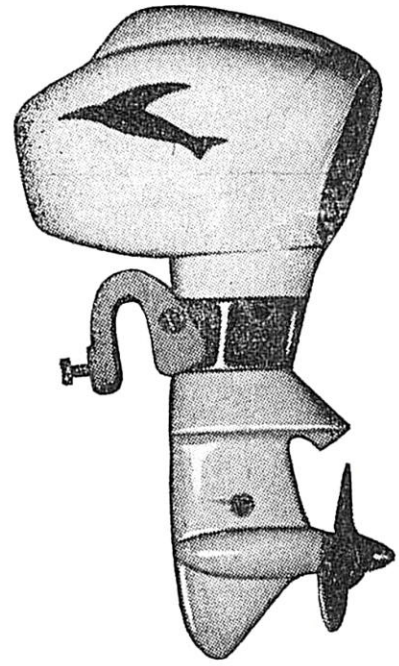
Ausschnitt von der Modelleisenbahnanlage der Arbeitsgemeinschaft Meißen

NEU ERSCHEINUNGEN

❸

Als erfreuliche Bereicherung und Auflockerung des Sortimentes werden saisongerecht ab März folgende Importneuerscheinungen aus Jugoslawien, Ungarn und der ČSSR angeboten:





Außenbordmotoren Typ EMT-1 „Baby" und EMT-2 „Delfin" (Jugoslawien)

Technische Daten:	Typ „Baby"	Typ „Delfin"
Spannung:	3 V	4,5 V
Tourenzahl:	6500	6000
Stromaufnahme:	200 mA	500 mA
Größe:	32×46×90 mm	44×62×115 mm
Gewicht:	33 g	75 g
		Drehmoment 12,5 cm/g
Zu verwenden für Boote bis	30 cm	
		über 30 cm Länge

Das Gehäuse besteht aus Plaste. Die Rundstabbatterie ist im Boot unterzubringen.
Bei Bedarf können auch zwei Außenbordmotoren montiert werden.

Elektromotor mit Pumpe EMT-1
(Jugoslawien)

Technische Daten:		
Spannung:	3 V	4,5 V
Drehzahl:	6000	9000
Stromaufnahme bei voller Leistung:	240 mA	350 mA
Förderleistung pro Minute auf 0,4 m Höhe berechnet:	0,24 l	0,55 l

Abmessung: 45 x 29 x 21 mm
Gewicht: 20 g
Zu verwenden für Springbrunnen, Wasserspiele, Mühlenantrieb und vieles andere mehr.

Kleinst-Elektromotor „Super"
(Jugoslawien)
Technische Daten:

Spannung:	4,5 bis 12 V
Drehzahl:	4900
Stromaufnahme:	840 mA
Drehmoment:	25 cm/g
Abmessung:	55 x 28 x 19 mm
Gewicht:	45 g

Zu verwenden als Energiequelle für Modellfahrzeuge; bei Modelleisenbahn auch für Spur „N" geeignet.

UNGARN

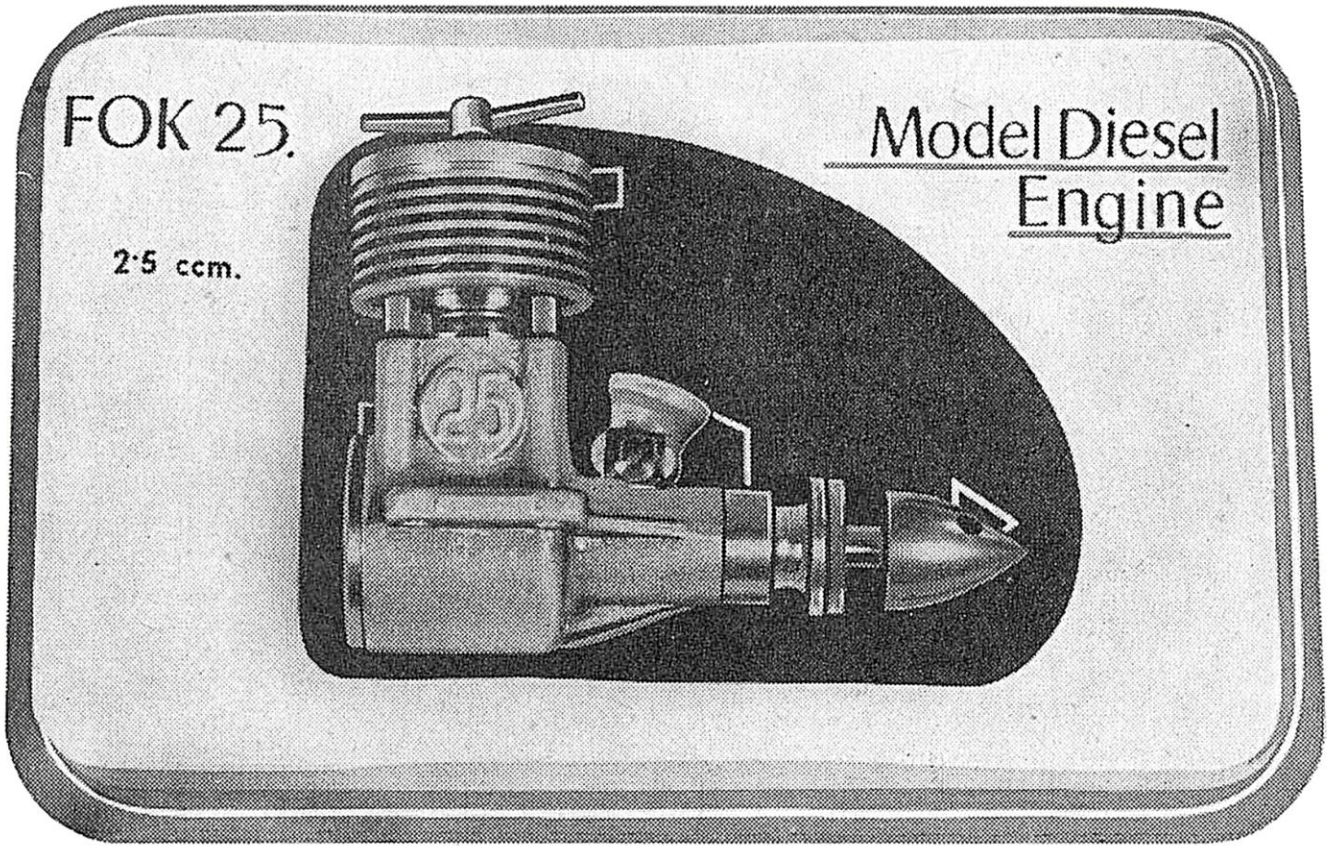
Für unsere Flugmodell-Sportfreunde werden drei verschiedene Zweitakt-Diesel-Kleinstmotoren aus Ungarn angeboten.

Type: „FOK 10", 1,0 cm^3
Technische Daten:

Bohrung:	⌀ 10 mm
Hub:	12 mm
Hubvolumen:	0,94 cm^3
Drehzahl:	15 000 U/min
Leistung:	0,12 PS
Gewicht:	85 g

Type: „FOK 15", 1,5 cm^3
Technische Daten:

Bohrung:	⌀ 12,5 mm
Hub:	12 mm
Hubvolumen:	1,47 cm^3
Drehzahl:	15 000 U/min
Leistung:	0,18 PS
Gewicht:	95 g



Type: „FOK 25", 2,5 cm^3
Technische Daten:

Bohrung:	15 mm
Hub:	14 mm
Hubvolumen:	2,47 cm^3
Drehzahl:	15 000 U/min
Leistung:	0,33 PS
Gewicht:	145 g

Die Treibstoff-Zusammensetzung für obengenannte Motoren besteht aus 45 Prozent Petroleum, 35 Prozent Äther, 20 Prozent Rizinusöl.

Für unsere jungen Funkamateure und solche, die es einmal werden wollen, wird der Handel einen Elektronik-Experimentierbaukasten mit Transistoren anbieten.

Mit diesem ungarischen Baukasten können etwa 20 verschiedene Schaltungen von einem Schwingkreis bis zum Einkreis-Kopfhöreremfänger zusammengesteckt werden. Die Handhabung ist denkbar einfach. Sämtliche Bauteile sind auf quadratischen Leiterplatten aufgelötet und werden mittels einer Klemme, welche die Kontaktverbindungen schafft, auf eine mit Führungsschienen versehene Platte aufgesteckt.

Durch diesen Transistoren-Experimentierbaukasten wird das bestehende Sortiment an elektronischen Experimentierbaukästen um ein weiteres polytechnisches Lehr- und Anschauungsmittel ergänzt.

Aus der ČSSR werden für unsere Flug- und Schiffsmodellbauer einige nicht weniger interessante Neuheiten demnächst auf dem Markt erscheinen.
Den Segelflug-Modellbauern seien nachstehende Modelle und Typen empfohlen:

1. „Seagull"

   Ein Modell der Klasse A 1 mit Thermikbremse und Kurvensteuerung.
   Spannweite: 1 227 mm
   Länge: 752 mm
   Gewicht: 220 g
   Dieses Modell ist zum Einbau einer Funkfernsteuerung geeignet.

2. „Orion II"

   Ein Modell der Klasse A 2 ist das Meistermodell der Junioren 1964.
   Spannweite: 2 000 mm
   Länge: 980 mm
   Gewicht: 415 g
   Balsabauweise.

3. „Eagle"

   Ein Modell der Klasse A 2 für fortgeschrittene Modellbauer.

   Spannweite: 1 728 mm
   Länge: 1 018 mm
   Gewicht: 410 g

Für den Bastler von Motor-Schiffsmodellen können wir das Modell eines 90-Tonnen-Fischtrawlers vorstellen:

„Scheveningen 3"

im Maßstab 1 : 50.
Länge: 67 cm
Höhe: 42 cm
Leistenbauweise
Dieses Modell ist zum Einbau unserer Funkfernsteuerung Junior 1/3 geeignet.
An Segelschiffen werden 3 verschiedene neuartige Modelle angeboten:

1. „Pirat"

   Elegante Segel-Yacht der internationalen Segelklasse.
   Länge: 63 cm
   Höhe: 86 cm

2. „Sport-Katamaran"

   Interessante Neuheit auf dem Gebiet des Segelschiffbaues.
   Länge: 40,5 cm
   Höhe: 48,7 cm

3. „Großer polynesischer Katamaran"

   Wird wegen seines originellen Aussehens sicher viele Bewunderer historischer Schiffsmodelle finden.
   Länge: 44,0 cm
   Höhe: 60,5 cm

Sämtliche Werkstoffpackungen enthalten neben deutschen Bauanleitungen alles erforderliche Zubehör.

Birnbaum / Voigt / Kilz

BAUBESPRECHUNG

über den Einbau einer Fernsteuerung „Junior" in das Bugsierschleppermodell „Widder"

Dieses Modell eignet sich auch – wie bereits im Angebot angedeutet – für den Einbau der Fernsteuerung „Junior". Jedoch – und das muß hier besonders betont werden – sind material- und baumäßig einige grundsätzliche Abänderungen notwendig, um das Modell voll funktionsfähig herstellen zu können.

Zum Bau des Modells selbst:
Bis einschließlich Punkt 7 der dem Schnellbaukasten mitgegebenen Bauanleitung mit den drei ersten Bildern auf den Seiten 6 und 7 kann nach der Bauanleitung verfahren werden, d. h. Deck, Bug und Schanzkleid werden fertiggestellt. Durch einen Fehldruck auf dem dazugehörigen Material muß das Steuerbordschanzkleid als „Spiegelbild" des Backbordschanzkleides aufgedruckt werden. Der gleiche Druckfehler wiederholt sich auch bei den Aufbauten. Beim Aussägen der Hauptspanten müssen grundsätzliche Änderungen vorgenommen werden, um die Fernsteuer-, Motor- und sonstigen Antriebsaggregate zweckmäßig und baulich so unterzubringen, daß jederzeit ein einwandfreier und ungehinderter Zugriff zwecks Reparatur oder sonstiger Auswechselung gewährleistet ist. Zu diesem Zweck werden die **Hauptspanten** n i c h t wie beim Bild auf Seite 8 der Bauanleitung zu sehen ist, nur zum kleinsten Teil ausgesägt, sondern man läßt nur so viel „Fleisch" (in der Kielrundung und seitlich) stehen, um die Kielleisten und die Beplankungsleisten einwandfrei befestigen zu können. Mit anderen Worten: Das „Mittelholz" der Hauptspanten wird s o herausgesägt, daß nur ein Rand von etwa 25 bis 30 mm stehen bleibt. Dazu ist es aber unbedingt notwendig, daß das Sperrholz für die Hauptspanten durchweg mindestens 5 mm stark ist.

Beim Beplanken ist nach Punkt 10 der Bauanleitung mit dem Zusatz zu verfahren, das Totholz n i c h t einzubauen, sondern den Rumpf rundherum zu schließen. Bis zum endgültigen Anstrich kann nach der Bauanleitung verfahren werden.

Zum Einbau der Fernsteuerung:
Der Empfänger läßt sich leicht und bequem auswechselbar mit nur 1 Schraube im dafür vorgesehenen Plastboden a u f der Kielleiste dicht am Spant 9 befestigen.
Die Rudermaschine paßt fast genau in den Deckausschnitt am Heck, wird mit 2 Schräubchen auf dem Deck befestigt und zur besonderen Halterung mit Leistchen eingerahmt. Darüber kommt nach festzustellenden Maßen, abnehmbar, ein Oberlicht, das aber unter den Heckschleppbügel passen muß.
Beim Einbau der Rudermaschine muß noch folgendes geändert werden: Die 3 Stromzuleitungen müssen von der 7poligen Steckplatte abgelötet und s o verlängert werden, daß sie bis zum Empfänger reichen. Dort, zwischen Spant 8 und 9, wird diese Steckplatte auf ein Sperrholzbrettchen s o montiert, daß die noch 4 notwendigen Zuleitungen zum Empfänger und zu den Batterien desselben und der Rudermaschine angelötet werden können. Der vorhandene Platz reicht zur Unterbringung der Batterien aus. Die Antenne für den Empfänger befestigt man zweckmäßig auf der Vorderschiffluke.

Der Ruderantrieb:
Das Kockerrohr ist gut aus den Teilen eines kompletten Zweiflügelschraubenantriebs herzustellen: Stevenrohr entsprechend kürzen, Buchsen versetzen, die Schraubenwelle als Ruderblattwelle benutzen, das Ruderblatt aus Weißblech schneiden, und an die Ruderwelle anlöten. Die Pinne am oberen Ende der Ruderwelle wird in die Ruderwelle angelötet und mit dem Steuersegment der Rudermaschine durch Drahtzüge befestigt.

Eigene sowie im Briefaustausch mit befreundeten Schiffsmodellbauern aus sozialistischen Ländern ausgetauschte Erfahrungen haben gelehrt, daß Fernsteuermodelle sicher nur mit einem Schraubenantrieb gefahren werden können. Einbau des Stevenrohres mit Schraube und Lagerung des Antriebsmotors im Bootsinneren ist jedem Modellbauer bekannt. Beim „Widder" wäre dann noch das bis dahin im Bau nicht benutzte Totholz so anzubringen, daß das Stevenrohr im Totholz verläuft.

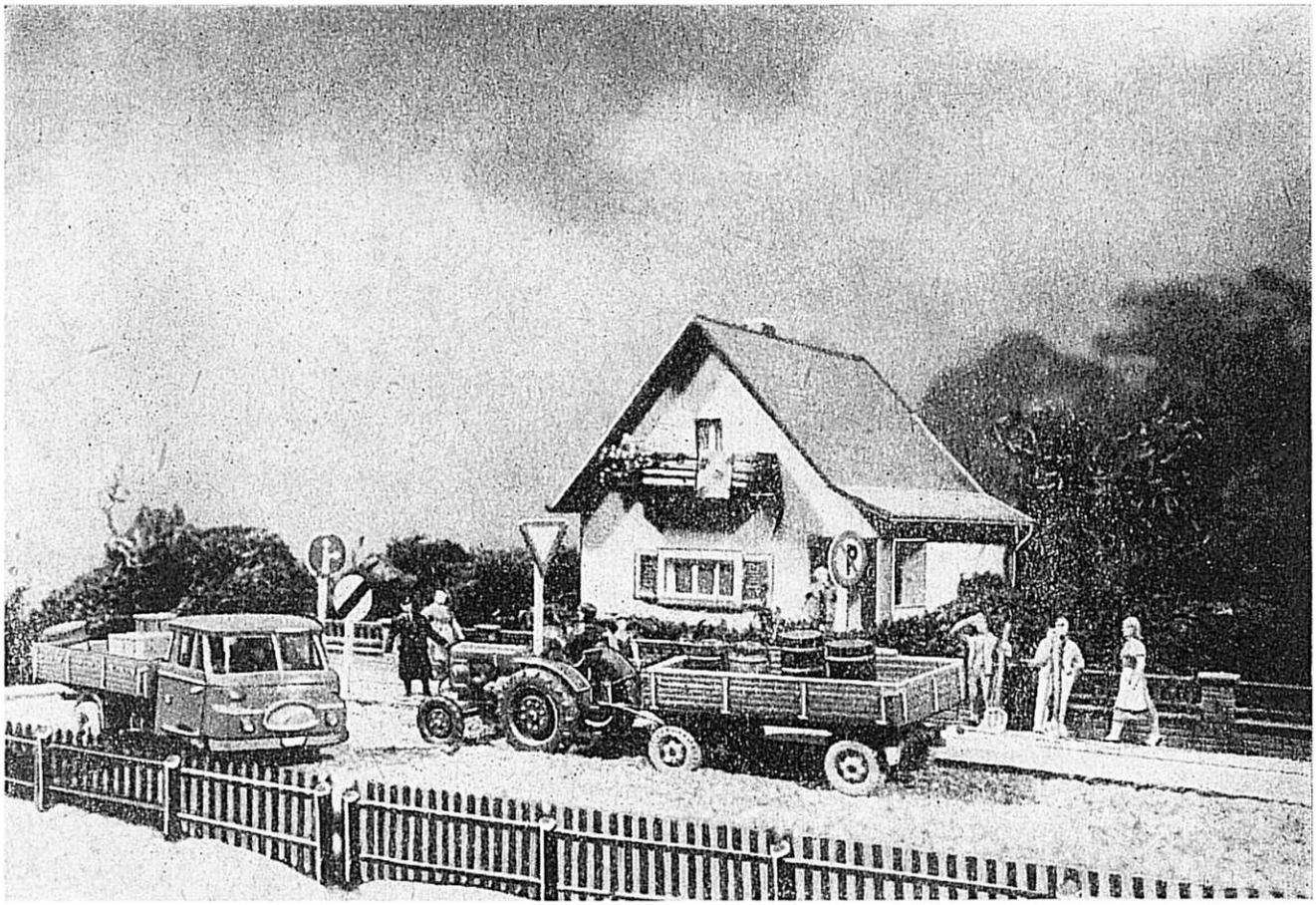
Das Totholz wird also auf dem Bootskörper befestigt und mit Leinwand gesichert. Der Antriebsmotor ist **auf alle Fälle** kräftig zu entstören.

Der Motorenantrieb:
Der gedrungene Rumpf des „Widders" erfordert einen etwas kräftigeren Motor, um die 45-mm-Schraube ohne Übersetzung auf Touren zu bringen. In diesem Modell wurde der Petrich-Motor 6–8 Volt 3000 U/min Typ „gp" eingebaut. Da Taschenlampenbatterien viel Raum beanspruchen, wurden Kleinakkus benutzt, die auch bis zu dreimal aufgeladen werden können. Handelsübliche Kupplungen werden verwendet. Bei genauester Ausfluchtung des Motors mit der Schraubenwelle können auch die handelsüblichen Lüsterklemmen Verwendung finden. Ventilgummikupplungen reißen meistens.

Aufbauten:
Die Aufbauten können ohne jede Veränderung so gebaut werden, wie sie in der Bauanleitung und dem Bauplan dargestellt sind.

Neugebauer, Lehrer und Arbeitsgemeinschaftsleiter Schiffsmodellbau der Jungen Pioniere der Polytechnischen Oberschule Friedrichroda

---

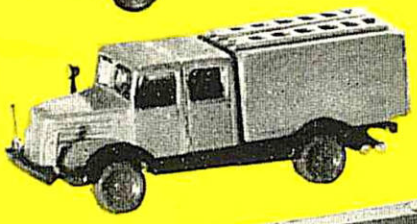


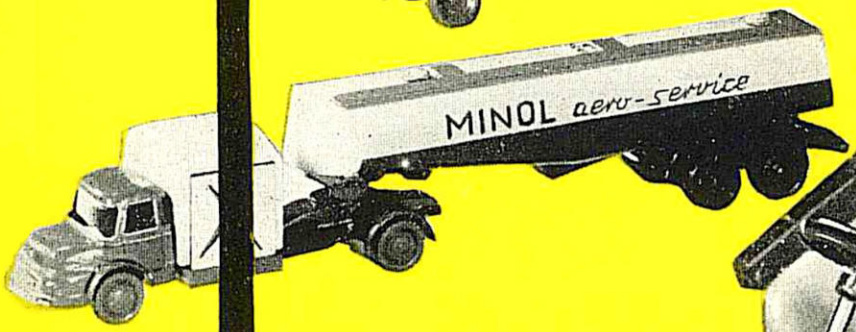
„Kluges" Verkehrspolizisten haben in der Aufstellung der Verkehrsschilder etwas des Guten zu viel getan.

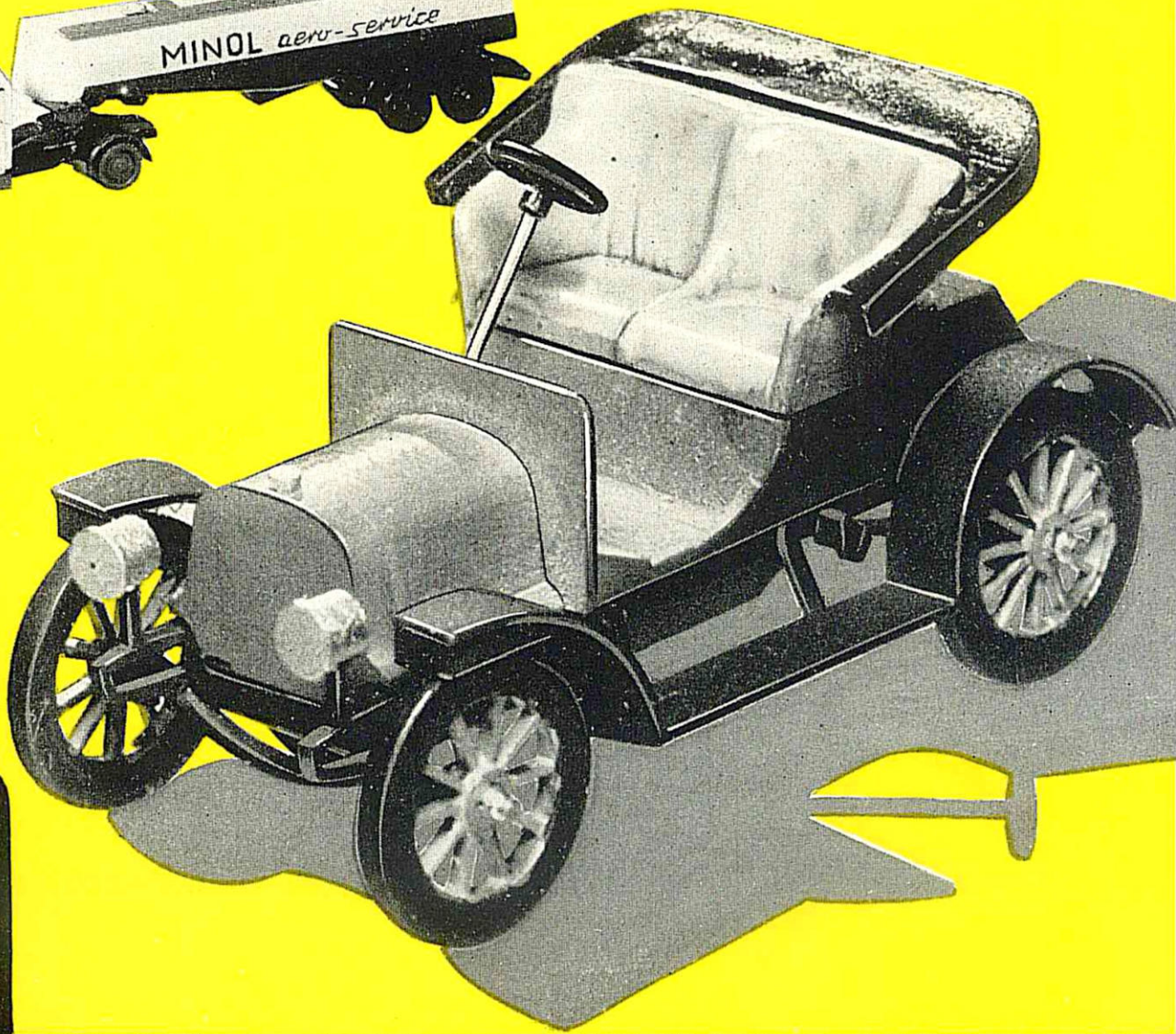
ESPEWE Modelle

MODELLGETREU
MASSSTABGERECHT

VEB SPEZIALPRÄGEWERKE
9302 ANNABERG-BUCHHOLZ
FERNRUF: SAMMELNUMMER 2041
TELEX: KARL-MARX-STADT
057377 ESPEWE
TELEGRAMME: ESPEWE



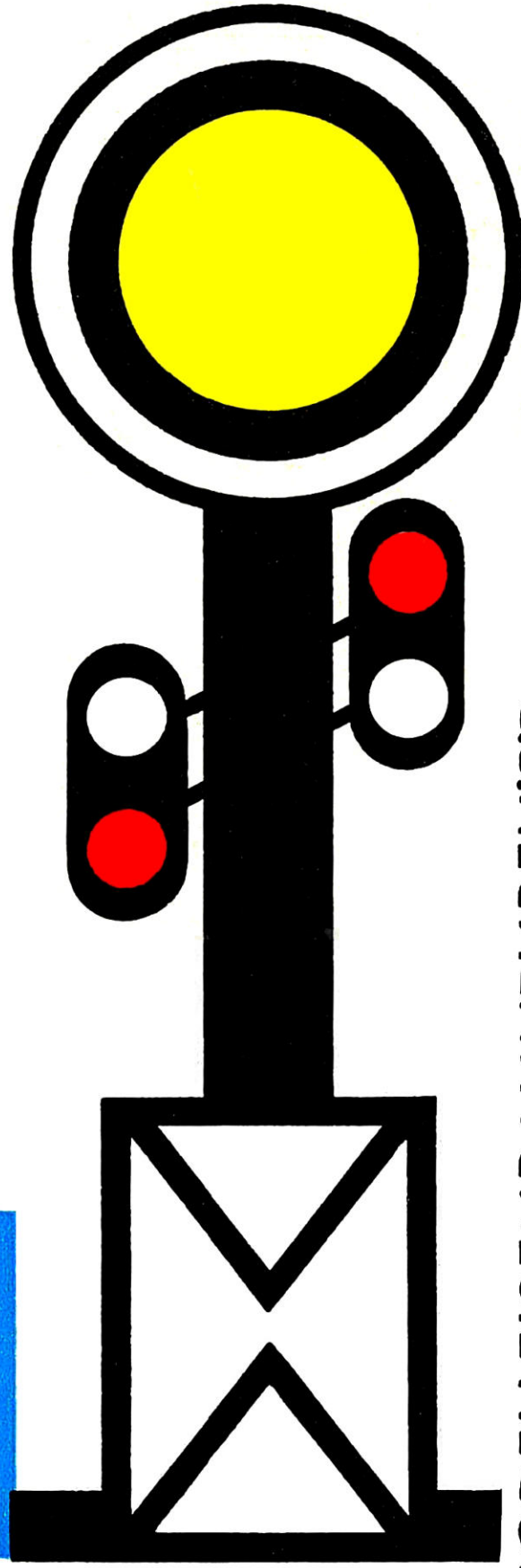




VERLANGEN SIE AUCH WEITERHIN IN DEN VERKAUFSSTELLEN DIE BEWÄHRTEN

»HR« MODELLE

BELIEBT BEGEHRT BEWÄHRT GERN GEKAUFT



»HR« MODELLE

MODELLEISENBAHNZUBEHÖR

HANS RARRASCH KG · HALLE/SAALE